100 Seiten 3,90 €

ModellEisenBahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 5
Mai 2011
60. Jahrgang

Deutschland 3,90 €
Österreich 4,50 €
Schweiz 7,80 sFr
B/Lux 4,60 €
NL 5,00 €
Frankreich/Italien/
Spanien/Portugal (cont.) 5,25 €



B13411

Der Testreport:

- Maxima 40 CC der Waggonfabrik
- TT-V 36 von Tillig
- Köf II von Lenz
- BVZ-Krokodil von Bemo
- Schlafwagen von Roco
- Schmalspur-Sachsen von Eisenkolb
- Jugo-Diesellok von Moko
- Y-Wagen von Roco
- Dioden-Beleuchtung von Viessmann
- Espen von Silhouette
- Deko-Treibradsatz von Künzel

Ostsee-Erinnerungen

Die Mallets der FKB

Bayerisch-Schwaben-Dampf

Es war einmal: RBD/BD Augsburg

Stadt, Land, Hafen

H0-Reichsbahnflair der Sechziger

Werkstatt:

- Lokalbahnagentur in H0
- Begrünen mit Michael Butkay
- Pfiffige Segmentanlage

Großer Modellbau-Wettbewerb



Brandneu im Modell und Vorbild

Die starke Maxima

Feuer & Dampf
Licht & Rauch



Die Modellbahn bietet heute nicht nur Bewegung bei den (Schienen-) Fahrzeugen, mittlerweile werden diverse Funktionsmodelle auch mit kleinen Szenerien auf der Anlage immer beliebter. Gerade bei einem betriebsamen Dampflok-Bw geben Lärm, Qualm und Schmutz der Kulisse erst die Atmosphäre aus längst vergangenen Tagen. Die aktuelle Ausgabe der erfolgreichen Serie „Modellbahn-Schule" aus der Redaktion des „Modelleisenbahner" zeigt, wie die Kaminschlote auf dem Lokschuppen mit pulsierender Rauchentwicklung zum Arbeits-Leben erweckt werden, wie durch einen qualmenden Schlackensumpf das Löscheziehen lebendiger gestaltet und wie mit diversen Tricks individuell Dampf erzeugt wird.

Weitere Themen: Mauern gestalten aus Gips, Kurs „Oberleitungsbau" sowie landwirtschaftliches Ladegut (Transport von Rüben, Vieh und Kartoffeln). Autoren wie Markus Tiedtke, Sebastian Koch, Jörg Chocholaty, Wolfgang Langmesser, Oliver Strüver, Paul de Groot, Hugo Baart und Thomas Memm bieten wieder jede Menge Grundlagenwissen und anspruchsvollen Modellbau.

100 Seiten Format 225 x 300 cm,
rund 150 Abbildungen und Skizzen, Klebebindung
Best.-Nr. 920024 · € 9,80

Erstverkaufstag 13.04.2011



Modell Eisen Bahner

Erhältlich beim Fachhandel oder direkt beim MEB-Bestellservice,
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41 / 5 34 81-0, Fax 0 81 41 / 5 34 81-100, bestellung@vgbahn.de

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

Inhalt

TITELTHEMA

VORBILD

MODELL

AUSSERDEM



1965 an der Ostseeküste 32

Außergewöhnliche Dampfloks der FKB erfreuten Eisenbahner aus Sachsen.

14 Sechsachsiges Kraftpaket

Die Maxima ist die erste komplette Lokentwicklung von Voith Turbo.





62 Die optische Wirkung ist enorm

Speziell bei schmalen Segmentanlagen ist ein attraktiver Hintergrund sehr wichtig.



Titel: Voith Maxima der Sächsischen Waggonfabrik Stollberg.
Foto: Rainer Albrecht



58 Neues Grün für die Anlage

Michael Butkay zeigt, wie man bei älteren Anlagen die Vegetation auffrischt.

Landwitz-Hafen in H0 82

DR-Atmosphäre der 60er-Jahre realisiert Michael Kirsch auf seiner platzsparenden Segmentanlage.



BAHNWELT AKTUELL

TALENT 2

Die unendliche Geschichte


Foto: Schulz

Noch keinen Kilometer im Einsatz, aber schon verschmiert – auch eine Form von kostspieligen Standschäden!

☐ Auch der Einsatz des Verkehrsministers konnte den maroden Talent 2-Triebzügen nicht wirklich helfen (siehe MEB 4/2011). Die Deutsche Bahn AG ist aus verständlichen Gründen nicht bereit, die neuen Triebzüge mit den vom Eisenbahnbundesamt (EBA) vorgegebenen Einschränkungen abzunehmen. Nach der vorläufigen Zulassung des EBA dürfen die Talent 2 nur mit einer Höchstgeschwindigkeit von 140 statt 160 km/h verkehren, außerdem dürfen die Triebzüge nicht in Mehrfachtraktion gefahren werden. Laut DB-Regio-Vorstand Frank Sennhenn werde die DB AG die neuen Bombardier-Fahrzeuge erst dann übernehmen, wenn die Talent 2 ohne Einschränkungen zugelassen seien. Eine weitere Kröte muss zumindest einer der Beteiligten, Hersteller oder Betreiber, auch noch schlucken: So wie es derzeit aussieht, müssen an den Talent-Triebzügen bereits nach 1,6 Millionen Kilometern Laufleistung oder nach spätestens 6,5 Jahren die Drehgestelle gewechselt werden. Das ist ein sehr früher Zeitpunkt und erschwert einen wirtschaftlichen Betrieb der Triebzüge erheblich. Wer für die dadurch entstehenden Mehrkosten aufkommt, ist noch nicht bekannt.
In Vorgriff auf die seitens DB Regio gewonnene Ausschreibung des Werdenfelsnetzes fanden Anfang März dennoch umfangreiche Testfahrten mit dem geplanten zukünftigen Triebfahrzeug, dem Talent 2, statt. Zu diesem Zwecke weilte 442 208 Anfang März für ein paar Tage in München. Am 2. März 2011 wurden dabei die Strecken rund um die Karwendelbahn bis Kochel, Mittenwald und Griesen befahren, tags darauf fanden Einsätze auf der Berchtesgadener Bergstrecke statt.


Foto: von Lossow

Trotz fehlender Zulassung waren Talent 2-Triebzüge immer wieder zu Personalschulungsfahrten unterwegs wie in Kochel am 2. März 2011.

■ *Da die Trocknungskapazität der Quarzsandwerke in Haltern-Sythen (Nordrand des Ruhrgebiets) derzeit nicht ausreicht, fährt die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) Feuchtsand von dort nach Köln-Bickendorf. Die eingesetzte Euro4000 von Vossloh ist bei dem französischen EVU Europorte eingestellt, dessen Logos abgeklebt sind, und fährt aktuell für die HGK. Die moderne Güterzug-Diesellok passiert am 12. März Essen-Altenessen und soll noch etwa neun Wochen bei der HGK laufen und wird dort als DE 39 geführt.*


Foto: Henschel

SACHSEN-ANHALT

Fortführung VIS Halberstadt

☐ Der Schienenfahrzeugbauer Verkehrs Industrie Systeme GmbH (VIS) aus Halberstadt stand im Oktober 2010 bereits vor dem Aus. Ende März 2011 hätte das Werk endgültig geschlossen werden sollen. Nachdem sich die Gesellschafter der VIS Ende 2010 dazu entschieden hatten, den Betrieb entgegen erster Entscheidungen weiterzuführen, wurde nun Mitte März die Geschäftsführung erneuert. In dem ehemaligen AW der DR werden Arbeiten an Schienenfahrzeugen für verschiedene Bahngesellschaften ausgeführt. Der Schienenfahrzeugbau in Halberstadt hat eine lange Tradition. Parallel zur Eröffnung der Bahnlinie Magdeburg – Halberstadt vor mehr als 150 Jahren entstand die erste Reparaturwerkstatt. Ab 1965 wurden in Halberstadt die bekannten Halberstädter Reisezugwagen gebaut. Im Jahr 2001 übernahm der Unternehmer Dirk Zeppenfeld das Werk von der Deutschen Bahn AG, die kein Interesse am Standort Halberstadt mehr hatte.

SCHWEIZ

Mikado 141 R 1244 fährt wieder

☐ Sie wiegt 192 Tonnen, ist 24 Meter lang, von kräftiger Statur und sehr respekteinflößend. Zudem funkelte und glänzte sie im Morgenlicht, als käme sie soeben frisch aus der Fabrik. Gemeint ist natürlich die 141 R 1244, die am 2. März 2011 vor dem Depot Brugg zur Probefahrt bereit steht. Angekuppelt an die Dampflok waren zwei Reisezugwagen vom Typ EWII sowie die Ae6/6 11407 „Aargau", welche auf der Lastprobefahrt als Bremslok diente. Die Ae6/6 führte anfangs den Kurzzug nach Turgi. Dort übernahm die Mikado 1244 die Spitze nach Koblenz – Eglisau – Glattbrugg – Otelfingen und zurück nach Brugg. Nach 13 Jahren aufwendiger Revisionsarbeit ist dies ein weiterer Meilenstein in der Erfolgsgeschichte des Vereins Mikado 1244 aus Brugg. Die Lastprobefahrt verlief zur vollsten Zufriedenheit der Beteiligten, die im Verlaufe der letzten Jahre außerordentlich viel Arbeit, Herzblut und Geduld in die Aufarbeitung der Lok investierten. Nachdem 1997 in den SBB-Werkstätten in Zürich die Treibräder durch die Vereinsmitglieder neu bandagiert worden waren, ergaben sich 1998 auf der nächsten Fahrt nach Rorschach Probleme mit den Stehbolzen und weitere Arbeiten drängten sich auf. Die 1946 in den Montreal Locomotive Works in Kanada entstandene Lok kann heute in vielen Teilen als neuwertig bezeichnet werden. Sie ist eine von über 1300 Mikados, die seinerzeit in Übersee für die französischen Staatsbahnen gebaut wurden. Die jetzigen Revisionsarbeiten an der ölgefeuerten Lok umfassten unter anderen die Asbestentsorgung, das Neubandagieren der Loklaufachsen sowie der Tenderachsen, Arbeiten an den Stehbolzen, die Ausmauerung des Brennraumes, eine neue Isolation und Kesselverkleidung, den Einbau der automatischen Bremse, eine komplette Neulackierung und die Aufarbeitung des Tenders sowie den Einbau der nun vom Bundesamt für Verkehr für historische Fahrzeuge verlangten Zugsicherung ETM S21.



1975 konnte die 1244 vom in diesem Jahr speziell zur Übernahme der Lok gegründeten Verein Mikado 1244 übernommen werden.



Ein Teilersatz des Führerhauses sowie die Aufarbeitung aller Armaturen waren ebenfalls erforderlich.

Fotos: Armin Schmutz

Hinters Licht führen und lassen



Dr. Karlheinz Haucke

Mit Aprilscherzen ist das so eine Sache. Zumal bei Monatszeitschriften, denn bekanntlich ist der 1. April der Scherztag und kein anderer. Wann sonst sollte man auch jemanden in den April schicken (als Redensart übrigens seit dem frühen 17. Jahrhundert in Bayern bekannt), wenn nicht zu Monatsbeginn?

Zugegeben, wir erschienen auch dieses Jahr mit unserer April-Ausgabe nicht zu besagtem Tag. Da wir aber aus vielen Reaktionen wissen, dass unsere Leser und Leserinnen einen Heidenspaß bei der Suche nach potentiellen Aprilscherzen haben, wollten wir sie natürlich auch diesmal nicht enttäuschen.

Die Meldung mit Bild über den beabsichtigten Verkauf eines Teils der ICE 2-Flotte nach Kanada auf Seite 5 war denn auch ein voller Erfolg. So durchschlagend, dass mich sogar ein höchst besorgter Anruf aus dem DBAG-Konzern erreichte. Ich verrate jetzt nicht, wer mich da kontaktierte, doch gibt die Tatsache, dass selbst leitende Angestellte der Deutschen Bahn so etwas nicht von vornherein für unmöglich halten, schwer zu denken.

Kein Aprilscherz ist hingegen die Nachricht aus Österreich, die uns am 21. März erreichte: Ex-Roco-Chef Peter Maegdefrau muss hinter Gitter. Er wurde in zweiter Instanz rechtskräftig zu 26 Monaten Haft, davon 22 auf Bewährung, verurteilt. Er soll, so die Überzeugung des Oberlandesgerichts Linz, Gläubiger hinters Licht geführt haben durch versuchte und vollzogene Verringerung des Firmenvermögens.

„April, April!" Das mag in diesem Falle wohl keiner mehr rufen!

Bahnwelt Aktuell

SACHSEN-ANHALT

Grüner Bahnhof in Lutherstadt Wittenberg

☐ Im Wittenberger Rathaus wurden am 7. März 2011 die ersten Entwürfe für den Neubau des Bahnhofsgebäudes präsentiert. Ein „Grüner Bahnhof" soll es werden, eine Station, die durch modernste Technologien wie Solaranlagen und Wärmepumpen den Primärenergiebedarf minimieren soll. Bereits beim Bau ist der Einsatz natürlicher und nachhaltiger Rohstoffe geplant. Der Slogan „Grüner Bahnhof" steht für Bahnhofsgebäude, die modernsten ökologischen Standards entsprechen und zahlreiche Innovationen bieten. „Das Projekt ist ein weiterer Schritt, die CO_2-Bilanz der Bahn zu verbessern", so Bahnvorstand Dr. Rüdiger Grube. „Mit dem Projekt entstehen die ersten CO_2-neutralen Bahnhöfe." Viel natürliches Licht dank weitläufiger Glasflächen und LED-Beleuchtung, sollen den neuen ‚Bahnhofs-Pavillon' ausmachen. Die Insellage des jetzigen Bahnhofsgebäudes soll aufgegeben werden. Das neue Empfangsgebäude befindet sich zukünftig am Busbahnhof und soll so von der Stadt aus besser erreichbar sein. Auf dem Areal des jetzigen Bahnhofsgebäudes sollen zukünftig „Park+Ride"-Flächen etabliert werden. Das neue Bahnhofsgebäude entsteht in Modulbauweise. Für künftige Stationen besteht dadurch die Möglichkeit, je nach Kundenwunsch und Verkehrsaufkommen eine optimale Bauform anzubieten. In der kleinsten Bauform verfügt der „Grüne Bahnhof" über eine so genannte „Digitale Rezeption", ein modernes Automatensystem für Fahrkartenverkauf und Fahrplanauskunft. Bei Bedarf kann der Kunde über einen Bildschirm auch mit einem Service-Mitarbeiter sprechen. In Lutherstadt Wittenberg, aber auch in Kerpen-Horrem, ein weiterer Ort, der in den kommenden Jahren ein derartiges Bahnhofsgebäude erhalten wird, setzt man jedoch auch auf personalisierten Service. So wird es ein Geschäft für Reisebedarf geben. Auch eine Post-Station wird in Lutherstadt Wittenberg untergebracht. Insgesamt 3,3 Millionen Euro werden in Wittenberg in das Pilotprojekt dieser modularen Bauform investiert. Baustart ist im Sommer 2012, im Dezember 2013 sollen die Baumaßnahmen bereits abgeschlossen werden können. Die Bauarbeiten in Horrem sollen bereits im Sommer 2013 abgeschlossen werden können; dort werden 2,9 Millionen Euro investiert.



Foto: von Lossow

Hat bald ausgedient: Das alte Bahnhofsgebäude von Lutherstadt Wittenberg

Zwischenhalt

■ **Am 15. März 2011 fand in Merseburg** der Startschuss für den Umbau des Bahnknotens statt. Neben dem Personenbahnhof sollen Gleisanlagen und Brücken umfassend erneuert werden.

■ **Im Dresdner Hauptbahnhof** muss die erst wenige Jahre alte Glasfaser-Teflon-Dachbespannung ausgetauscht werden, nachdem sie erneut durch die Schneelast gerissen war.

■ **Im Schienengüterverkehr** ergaben sich 2010 starke Zuwächse. 355,7 Millionen Tonnen Güter wurden letztes Jahr auf der Schiene befördert. Die Transportleistungen von 2008 konnten aber noch nicht wieder erreicht werden.

■ **Veolia hat für das E-Netz** Rosenheim bei der Fima Stadler 35 Triebwagen vom Typ FLIRT bestellt. Die drei- und sechsteiligen Garnituren sollen im Dezember 2013 in Betrieb gehen.

■ **Der Verein Westfälische** Lokalbahn e.V. musste sich von seinem GDT-Triebwagen trennen, weil der Sponsor für die begonnene Hauptuntersuchung kurzfristig abgesprungen ist.

■ **Der Vorstand der Firma Tognum** hat die geplante Übernahme durch Daimler und Rolls-Royce grundsätzlich begrüßt. Erst im Dezember 2005 verkaufte Daimler-Chrysler das Tognum-Kernunternehmen MTU Friedrichshafen für 1,6 Milliarden Euro an die schwedische Private Equity Gruppe EQT.

■ **Die Bayerische Eisenbahngesellschaft** hat für nicht vertragskonforme Leistungen im Jahr 2010 Strafzahlungen in Höhe von 24 Millionen Euro erhoben. Im Vergleich zu 2009 haben sich die Strafen mehr als verdoppelt.

■ **Die Great Western Main Line,** eine wichtige Bahnlinie von London in Richtung Westen, soll zwischen Cardiff, Bristol und Didcot elektrifiziert werden, wie die britische Regierung unlängst beschlossen hat.

■ **Durch Änderung der Gefahrstoffstufe** dürfen Öl-Zusatztender von Dampfloks künftig nicht mehr mitgeführt werden. Dies betrifft nicht den fest mit der Lok gekuppelten Tender.

■ **DB Regio rüstet ältere** Doppelstockwagen aus den Jahren 1993 bis 1996 mit Klimaanlagen nach. Die Firma Vossloh Kiepe liefert zunächst für 100 Fahrzeuge die entsprechenden Anlagen.

■ **Die Ausschreibung des E-Netzes** Saale-Thüringen-Südharz wurde seitens des Landes Thüringen angekündigt. Das Netz umfasst zwei Lose.

■ **Die Firma Kombiverkehr AG** bietet neue zielreine Züge ab Wels in den Railport Arad in Rumänien und ins nordgriechische Thessaloniki an.

■ **Rückkehr der Cola-Dose:** Anfang März ging der erste von 20 bereits abgestellten Viertelzügen der Baureihe 485 bei der Berliner S-Bahn wieder in Betrieb.


Foto: Henschel

Derzeit nutzt die DBAG-Tochter RBH (ehem. RAG Bahnen und Hafen) drei G2000 der französischen DBAG-Tochter ECR. Die Loks tragen die RBH-Nummern 905 bis 907. Die Class 77-Loks (BR 247) von ECR, die etwa im Coil-Verkehr zwischen Dortmund und Oberhausen West im Einsatz waren, gab die RBH zurück, unter anderem wegen fehlender Funkfernsteuerung. Am 15. März war Lok 906 mit einem Kohlezug kurz vor Gladbeck West unterwegs.

NRW

Mögliche Alternativroute

☐ Die eingleisige, nicht elektrifizierte Güterzugstrecke von Oberhausen Richtung Walsum endet heute im Rheinhafen Emmelsum.


Foto: Wirtz

Lok 203 118 der Alstom-Lokomotiven-Service-GmbH (ALS) stellt den Güterzug 79887 nach Krefeld-Uerdingen in Duisburg-Hamborn bereit. Die Formsignale sollen hier voraussichtlich noch in diesem Jahr durch EStW-Technik ersetzt werden.

Seit Stilllegung der Zeche Walsum im Jahre 2008 ist das Kohlekraftwerk in Möllen der wichtigste Güterkunde. Außerdem gibt es in folgenden Bahnhöfen Güteraufkommen: Duisburg-Hamborn (Chemiebetrieb), Walsum (Kohlekraftwerk, Papierfabrik), Emmelsum (Aluminiumwerk, Hafen). Früher stellte die Bahnstrecke eine zweigleisige Hauptbahnverbindung von Oberhausen nach Wesel dar; die Lippebrücke und die Brücke über den Wesel-Datteln-Kanal wurden jedoch am Ende des Zweiten Weltkrieges gesprengt. Seitdem läuft der Verkehr von Oberhausen Richtung Wesel und Arnheim ausschließlich über Dinslaken (KBS 420). 1963 wurde der Personenverkehr zwischen Spellen und Walsum eingestellt, 1983 zwischen Walsum und Oberhausen. Die Bahnhöfe Duisburg-Hamborn und Walsum verfügen noch über mechanische Stellwerke und Formsignale, die Bahnhöfe Oberhausen-Buschhausen und Möllen werden bereits durch Lichtsignale gesichert. Die Arbeiten für ein Elektronisches Stellwerk (EStW), das die Alttechnik in Duisburg-Hamborn und Walsum ersetzen soll, werden wohl noch in diesem Jahr beginnen. Im Zusammenhang mit der Betuwe-Linie von Rotterdam über Emmerich nach Oberhausen wird die Walsumer Strecke gelegentlich als Alternative zu einem dreigleisigen Ausbau der KBS 420 zwischen Wesel und Oberhausen genannt, was den Wiederaufbau der beiden Brücken über die Lippe und den Wesel-Datteln-Kanal erforderlich machen würde.



Foto: Dollinger

In den letzten Wochen lieferte die Firma Stadler mehrere Gelenktriebwagen vom polnischen Werk in Siedlce an die Kunden aus. Neben der Ostdeutschen Eisenbahn (ODEG) erhielt auch die norditalienische Ferrovienord ihre ersten Züge für den Nahverkehr um Milano. Am 12. März nahm 212 279 der EGP einen zweiteiligen GTW 2/6 in Frankfurt/Oder in Empfang und überführte ihn bis Konstanz.


Foto: Schmidt

Die Mh53 der RüBB in Putbus kurz vor ihrer Abreise nach Berlin zur Internationalen Tourismusbörse (ITB), wo sie als Werbeträgerin für die Insel Rügen fungierte und bis zum 13. März 2011 gezeigt wurde. Nach dem Ende der Messe kam die Lok wieder nach Rügen zurück.

Bahnwelt Aktuell



Fragezeichen

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs gewinnen.



Foto: Fleischer

Als Magistrale war die badische Hauptbahn geplant, welche die Städte Heidelberg und Würzburg ab 1866 verband. Um das hessische Gebiet bei Hirschhorn im Neckartal zu umfahren, wurde die Strecke nicht entlang des Neckars gebaut, sondern verlief über das Elsenz- und Schwarzbachtal mit Meckesheim und Aglasterhausen nach Mosbach und von dort weiter über Osterburken und Lauda nach Würzburg. Erst ab 1879 konnte mit der kürzeren Direktverbindung entlang des Neckars die Kleinstaaterei überwunden werden. Der Abschnitt zwischen Meckesheim und Neckarelz, der zur Umfahrung von Hessen diente, verlor dadurch massiv an Bedeutung. Während des Zweiten Weltkriegs wurde ein Teil der Strecke bei Neckarelz zur Errichtung eines Arbeitslagers zur Montage von Flugzeugmotoren genutzt, die in einem nahen Gipsstollen gebaut wurden. Im Eisenbahntunnel wurde an Stelle des zweiten Gleises ein Materiallager eingerichtet. Als 1945 schließlich die Neckarbrücke gesprengt wurde, war das Ende der durchgehenden Verbindung gekommen, denn die Brücke wurde nach dem Krieg nicht wieder aufgebaut. Der Verkehr wurde wenige Jahre später zwischen Obrigheim und Aglasterhausen eingestellt, der Rückbau der Strecke folgte wenig später. Zwischen Meckesheim und Aglasterhausen übernahm die Südwestdeutsche Verkehrs AG (SWEG) den Bahnbetrieb. Heute wird die Strecke bis nach Aglasterhausen von der S-Bahn Rhein-Neckar genutzt. Wie heißt der Name der gesuchten Strecke?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Mai 2011 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck oder per E-Mail an fragezeichen@modelleisenbahner.de. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs aus der Riogrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Märzheft lautete: „Nordflügel". Gewonnen haben: Heinrich, Karin, 75031 Eppingen; Bergner, Klaus-Peter, 04318 Leipzig; Meyer, Tobias, 84359 Simbach am Inn; Stein, Marcus, 44143 Dortmund; Vormweg, Rainer, 71642 Ludwigsburg; Petkelis, Gerhard, 63526 Erlensee; Rompa, Jacques, 5103 MJ Dongen (NL); Stein, Matthias, 07549 Gera; Prof. Stein, Werner Alex, 65817 Eppstein-Niederjosbach; Schneider, Johannes, 57368 Lennestadt OT Bilstein; Kröninger, Helmut, 70374 Stuttgart; Witzmann, Else, 70435 Stuttgart; Hinsche, Wolf-Holger, 73733 Esslingen; Braun, Rolf D., 71384 Weinstadt; Vogler, Joachim, 72459 Albstadt; Schneider, Reinhard, 16303 Schwedt; Schupp, Hermann, 38855 Wernigerode; Bruggemann, W., 21401 Thomasburg; Roessler, Bernd, 87600 Kaufbeuren; Fiene, Helmut, 66386 St. Ingbert.



Foto: Gerlach

Der Unfallzug bei der Durchfahrt im Bahnhof Mainz-Mombach am 2. März 2011.

TESTFAHRTEN

Unsanft ausgebremst...

☐ ... wurde der, zu Messfahrten auf der Mosel- und Saarstrecke weilende Alstom-ETR 610 der SBB. Kurz vor Abschluss des Versuchsprogrammes wurde bei der Abstellfahrt in Trier Hbf der Prellbock am 15. Februar 2011 überfahren, wodurch das erste Fahrzeug des Triebzuges ETR-610 111 erheblich beschädigt wurde und im Schotter zum Stehen kam. Nach Abschluss der Unfalluntersuchung und Wiederherstellung der Lauffähigkeit übernahm Press-204 012 die Rückführung des Triebzuges in die Schweiz. Zwischenzeitlich erfolgte der Austausch des beschädigten Triebkopfes gegen ein Exemplar im SBB-Design; am 9. März 2011 kehrte der Alstom-ETR 610 zur Fortsetzung des Versuchsprogrammes nach Deutschland zurück.



Foto: Armin Schmutz

Volldampf am Gotthard: Zwei Geburtstagskinder dampften am 12. März 2011 über den Gotthard: 80 Jahre zählt die Dampflok 241 A 65 vom gleichnamigen Verein aus Full und 70 Jahre die deutsche 50 3673. Nachdem die 241 A 65 aus Full mit ihrem Zug selbstständig in Erstfeld eingetroffen und auch die 50 aus dem Tessin dort angelangt war, spannte das ungleiche Paar zusammen für die Fahrt über die Bergstrecke. Nach einem kurzen Aufenthalt in Göschenen verschwand der Zug im Gotthardtunnel.



Foto: Bergelt

Seit Dezember 2010 ist die designierte Museumslok 290 371 in Halle/Saale G stationiert und kommt somit erstmals in den neuen Bundesländern zum Einsatz. Am 8. März 2011 ist die im purpurroten Bundesbahn-Schema lackierte Lok mit einem Güterzug zwischen Mosel und Zwickau unterwegs und passiert den Haltepunkt Oberrothenbach.

Bahnwelt Aktuell

Die V 100 2009 der Hafenbahn Neustrelitz überführte am 7. März 2011 die von der Firma Dangelmayr Oberflächentechnik in Berlin-Borsigwalde frisch lackierten Siemens-ER 20-Lokomotiven (für das rumänische Unternehmen CTV rot/blau/grau und für die tschechische Metrans, mitte) zurück in die Arriva-Werke-Nord nach Neustrelitz.



Foto: Schulz

DB AG

Mit dem Metropolitan nach München

☐ Seit 20. März verkehrt die ehemalige Garnitur des Metropolitan (MET) erstmals planmäßig auch nach Bayern. Da wegen Bauarbeiten zwischen Hannover und Berlin umlaufbedingt eine zusätzliche ICE-1-Garnitur benötigt wird, fährt ersatzweise bis voraussichtlich 11. Juni 2011 ein aus sieben Metropolitan-Wagen bestehender Wendezug als ICE 915 Berlin – Augsburg – München sowie ICE 914 München – Ingolstadt – Berlin. Bereits im Vorfeld weilten Nürnberger Lokführer in Berlin, um erstmals eine Zusatzausbildung für die mit dem Wire-Train-Bus ausgerüsteten Loks 101 124, 126, 130 und 131 sowie den MET-Steuerwagen zu erhalten. Die bereits bisher mit einer MET-Garnitur gebildeten ICE 1100, -05, -06 und -07 zwischen Hamburg und Berlin fahren in diesem Zeitraum verkürzt mit ebenfalls nur sieben statt elf Wagen. Drei in Berlin-Rummelsburg abgestellte Wagen wurden zudem reaktiviert.



Foto: Dollinger

Die Metropolitan-Garnitur bei der Ausfahrt aus Treuchtlingen am 25. März 2011. Eine Fahrt auf dem Gegengleis war wegen Bauarbeiten notwendig.



Foto: Henschel

Da bei der „NordWest"-Bahn in NRW Fahrzeugmagel herrscht, kommen wohl bis Mitte des Jahres Agilis-Regioshuttle auf der Strecke Duisburg – Xanten zum Einsatz. Auf der Emschertalbahn (Dorsten – Dortmund) sind aus selbem Grund zwei 628 der EVB im Einsatz. Das Foto enstand in Dorsten am NWB-Bahnhof am 19. März 2011.

BAYERN

Neue Olympia-111



Foto: Leichsenring

Die neue Olympia-111 zeigt sich am 26. März 2011 erstmals am Münchner Hauptbahnhof.

☐ Unterstützung bei der Bewerbung als Austragungsort der Olympischen Winterspiele 2018 erfährt die Stadt München inzwischen auch von der DB AG. Zu diesem Zweck wurde 111 031 in Hellblau mit Motiven aus Bergpanoramen und Heißluftballons beklebt, um die Reisenden in der Umgebung auf die Kandidatur aufmerksam zu machen. Daneben prangt der Slogan „München 2018 – Wir unterstützen die freundlichen Spiele" auf den Seiten. Auch in den Zügen sollen die Fahrgäste per Durchsage auf die „Candidate City" hingewiesen werden. Bis 6. Juli 2011, dem Tag der Entscheidung in Südafrika, soll die Maschine in dieser Aufmachung unterwegs sein.

TOP und FLOP

TOP: ÖBB-Sitztestwagen

Neue Wege werden in Österreich bei der Beschaffung von Bahnsitzen gegangen. Mehrere Wochen im März und April war ein mit Sitzen von fünf verschiedenen Herstellern bestückter Cityshuttle-Waggon der ÖBB in der Alpenrepublik unterwegs. Er wurde von Marktforschern begleitet, welche die Fahrgäste während der Fahrt um ihre Meinung zu den Sitzeigenschaften befragten. Die Ergebnisse dienen als Basis für die Ausschreibung der Sitze. Das Interesse der Fahrgäste an den Sitztests war sehr hoch.

FLOP: Verspätete Inbetriebnahme

Die Wiederinbetriebnahme der sanierten Strecke Berlin – Cottbus wird sich vom 1. Mai auf den 12. Juni 2011 verzögern. Grund sind umfangreiche Diebstähle von Signalkabeln und Oberleitungsmaterial aus den Materiallagern. Selbst bereits fest eingebautes Material wurde entwendet. Auf rund 60 Kilometern wird die Strecke zwischen Königs Wusterhausen und Lübbenau von 120 km/h auf 160 km/h ertüchtigt. 130 Millionen Euro werden für die Ertüchtigung der Strecke investiert. Ein paar Euro für einen ausreichenden Wachschutz hatte man in der Kalkulation offensichtlich vergessen.



Foto: Schulz

Die Hamburg-Köln-Express GmbH (HKX) will ab Herbst 2011 Fernverkehrszüge zwischen Hamburg und Köln fahren. Geplant sind drei Zugpaare täglich. Eingesetzt werden sollen ehemalige ÖBB-4010-Triebzüge, die vielen auch als Transalpin bekannt sind. Am 12. März 2011 wurden zahlreiche Wagen nach Polen überführt, wo sie im Schienenfahrzeugwerk H. Cegielski in Posen modernisiert werden sollen.

ARRIVA

Neuer Name gefunden



Mit Wirkung vom 25. März 2011 firmiert Arriva Deutschland unter „FS Netinera“. Die Bietergemeinschaft aus der italienischen Staatsbahn FS Trenitalia und dem luxemburgischen Investor Cube Infrastructure hatte erst Anfang des Jahres den Deutschland-Zweig des Arriva-Konzerns endgültig von der DB AG übernommen. „Netinera“ ist ein Kunstwort und erklärt sich als Verschmelzung aus „net“ (englisch: Netz) und „itinera“ (lateinisch: Reiseroute). Netinera erscheint neben dem FS-Logo mit der Unterzeile „Ein Unternehmen der FS-Gruppe“. Die einzelnen Verkehrsbetriebe der ehemaligen Arriva Deutschland sollen aber ihre bisherigen deutschen Bezeichnungen behalten. Seit 24. März 2011 hält die italienische Staatsbahn FS Trenitalia zudem 100 Prozent des Aktienkapitals am deutschen Güterverkehrsunternehmen TXL. Trenitalia besaß seit längerem die Aktienmehrheit an dem 1999 von deutschen Investoren gegründeten EVU, jetzt wurden die Gründer herausgekauft.

Zeitreise

Tälesbahn

Umweltfreundlicher als anno 1961 kann man heute das Goißatäle (Goißa = Ziegen) mit dem Fahrrad bereisen. Eine echte Alternative zum privaten PKW ist das Fahrrad allerdings nicht. Auch nicht der Bus, denn wie heißt es doch so schön:



Foto: Lud

86 373 mit ihrem Personenzug aus Wiesensteig am Abend in Reichenbach im Täle.

Nur wer muss, fährt Bus. Dementsprechend gering ist auch die Menge der beförderten Personen im Omnibusüberlandverkehr. Fast nur Schüler und Personen ohne eigenes Auto nutzen für die 21 Kilometer lange Strecke den öffentlichen Nahverkehr. Während in benachbarten Tälern die Gemeinden ihre Eisenbahn erst erhalten und später reaktivert haben, wie zum Beispiel die Ermstalbahn nach Bad Urach, hat man dies im oberen Filstal verschlafen. Nicht einmal die Trasse wurde freigehalten: Den Anfang machte eine Abfüllanlage für Mineralwasser in Bad Überkingen, erst vor ein paar Jahren kam noch ein Altenzentrum in Deggingen dazu. Ob die Zukunft in der dichtbesiedelten Region Stuttgart aber ausschließlich dem Auto gehört, ist fraglich. Dann sind Alternativen wie die Reaktiverung einer Strecke aber sehr teuer!



Foto: Fleischer

Heute dient der Bahnhof Reichenbach der Stiftung Bahn-Sozialwerk (BSW), die ihn 2010 renoviert hat. Die Gleise sind dem Radweg gewichen.

BRANDENBURG

Neuer Eigentümer

Ab 1. April 2011 wird die Parkeisenbahn Cottbus in die Hoheit des Unternehmens der Cottbusverkehr GmbH übergehen. Darauf hat sich die große Fraktion der Cottbuser Stadtverordnetenversammlung im Dezember 2010 geeinigt und reagiert somit auf das Sparkonzept wegen der angespannten Finanzlage. Der Plan gehört zum Paket der beabsichtigten neuen Struktur bei der Congress, Messe & Touristik GmbH (CMT). Bisher hatte die CMT die Parkeisenbahn Cottbus betrieben.



Foto: Heilmann

Lok 199 - 2 der Parkeisenbahn Cottbus fährt ab April 2011 unter dem neuen Eigentümer, der Cottbusverkehr GmbH, zwischen Cottbus Sandower Dreieck und dem Bahnhof Friedenseiche.



Foto: Jürgen Stader, Stadt Hof

Der alte denkmalgeschütze Rundschuppen in Hof, der letzte Zeuge der Dampflokzeit, wurde Mitte Februar ein Opfer der Abrissbirne. Das Dach und Teile der Außenmauern wurden abgerissen. Im Januar brach ein Teil des Daches des Rundhauses unter der Schneelast ein. Die Stadt Hof forderte die DB AG daraufhin auf, Sicherungsmaßnahmen einzuleiten. Für die Bahn war dies die Aufforderung zum Abriss.

126 Tonnen, sechs Achsen, fast 3500 kW – ein Kraftpaket aus Kiel

Wie ein bekannter Zulieferbetrieb der Schienenfahrzeugindustrie selbst zum Lokomotivbauer wurde. In nur 18 Monaten entwickelte Voith, der Spezialist für hydrodynamische Antriebe, die Lok Maxima.

Das Maximalprinzip





Foto: Alkofer

Am 14. März 2011 weilt die V500.06 der SGL in Weiden und erfährt dort ein wenig Pflege, bevor sie nur zwei Tage später wieder in den Bauzugalltag zieht.

Zwischen Unterwellenborn und Saalfeld hat am 16. Juli 2009 die HVLE-Maxima einen Dünger-Kalkzug von Könitz nach Neustrelitz am Haken.

Foto: Rainer Albrecht

Eine SGL-Maxima hat am 3. Oktober 2009 bei Wettelsheim nicht nur eine V 100, sondern auch noch einen ausgewachsenen Bauzug im Schlepp.

Die leistungsstärkste einmotorige DH-Lok der Welt

Die Ingenieure bei Voith haben neben allem technischen Sachverstand offensichtlich auch gute Kenntnisse der Betriebswirtschaftslehre. Zumindest muss ihnen das Maximalprinzip bekannt sein, denn das haben sie beim Bau ihrer Maxima eindeutig angewandt: Sie haben eine beeindruckende Lok unter Verwendung hauptsächlich eigener Resourcen und Fertigkeiten in fast unvorstellbar kurzer Zeit auf die Gleise gestellt.

Die Geschichte der Maxima beginnt mit ihrem Getriebe. Im Jahr 2004 stand bei der Firma Voith auf der Messe Innotrans in Berlin das Turbosplitgetriebe LS640 reU2, das leistungsfähigste hydrodynamische Getriebe, das die Heidenheimer Spezialisten bis dahin konstruierten. Es war ausgelegt für eine Motoreingangsleistung bis zu 4200 kW und sollte eigentlich in einer im Projektstadium befindlichen Lokomotive von Vossloh Verwendung finden. Vossloh war für Voith bis zu diesem Zeitpunkt der wichtigste Kunde für hydrodynamische Antriebskomponenten. Die meisten Diesellokomotiven nutzen heutzutage die so genannte dieselelektrische Kraftübertragung anstelle der dieselhydraulischen (DH) beziehungsweise hydrodynamischen. Das liegt zum einen daran, dass bei Herstellern wie Siemens oder Bombardier dank das jahrelangen Baus von E-Loks das erforderliche Know-how und auch die notwendigen Komponenten für den Bau von diesellektrischen Lokomotiven im eigenen Haus zur Verfügung stehen, und zum anderen daran, dass es ab einer gewissen Motorleistung auch kein ausreichendes Getriebe gab.

Alles schien in trockenen Tüchern, ein Kunde für die geplante R3000 von Vossloh stand bereit, die Nord-Ostsee-Bahn wollte die neuen Maschinen für den Marschbahn-Verkehr zur Insel Sylt nutzen. Dann übernahm Vossloh im April 2004 ein spanisches Diesellokomotivwerk in Valencia vom Konkurrenten Alstom. Dort war man vertraut mit dieselelektrischer Kraftübertragung und Vossloh begrub das Projekt R3000. Stattdessen begannen die Entwicklungsarbeiten zur Euro4000 mit dieselelektrischem Antrieb. Auf einmal gab es keinen Abnehmer mehr für das neukonstruierte LS 640 reU2.

Voith wandte nun das Maximalprinzip an, schließlich produziert das Unternehmen von der Schwäbischen Alb nicht nur hydrodynamische Getriebe. Dort



Foto: Alkofer

Lokomotiv-Fabrikschilder von Voith, das gab es vor 2006 auch noch nicht.



Foto: Piplack

Auf der letzten Innotrans im Jahr 2010 wurde erstmals auch die Legios General ausgestellt. Dabei handelt es sich um eine Lizenzfertigung der Maxima 30CC durch den tschechischen Hersteller Legios.

baut man auch Kühlanlagen, Lüfter, Radsatzgetriebe, Getriebewellen und manches mehr. Nur Dieselmotoren, Drehgestelle und Lokkästen gehörten bisher noch nicht zum Lieferprogramm. Angesichts der Tatsache, dass der dieselhydraulische Antrieb auf dem Rückzug schien und einer der wichtigsten Kunden auch von der Fahne zu gehen drohte, entschied man sich im Voith-Konzern, um das neuentwickelte Turbo-Split-Getriebe herum eine Lok zu bauen – auch um die Möglichkeiten und Vorteile des hydrodynamischen Antriebs zeigen zu können. Dieser hat ja gegenüber dem dieselelektrischen Antrieb durchaus Vorteile, unter anderen bei den Anschaffungskosten und dem geringeren Wartungsaufwand. Durch die Verwendung vieler Komponenten aus dem eigenen Haus konnte eine hohe Wertschöpfung innerhalb des Unternehmens erzielt werden. Dabei war gar nicht unbedingt vorgesehen, selbst als Produzent in den Vordergrund zu treten, es galt vielmehr, eine eigene Lok zu entwerfen, zur Zulassung zu bringen und später für das Modell Lizenzen zu vergeben.

Seitdem sind gerade einmal gute sechs Jahre vergangen. Die Maxima besitzt nach umfangreichen Test- und Messfahrten schon seit 2008 ihre Zulassung und

Aufregende 18 Monate von der ersten Idee bis zur Lok

steht bei mehreren Unternehmen im alltäglichen Einsatz. Zu diesen gehört auch die Dachauer SGL (Schienen Güter Logistik), die mehrere Maxima besitzt und sie überwiegend im Bauzugverkehr nutzt.

Am 14. März 2011 ist V 500.06, eine Maxima 40CC, aus Würzburg in Weiden eingetroffen. Lokführer Wolfgang Euchler aus Leipzig, gehört zu den auserwählten SGL-Lokführern, die mit der Maxima fahren dürfen. Er mag den modernen Diesel, der inzwischen seine Kinderkrankheiten weitestgehend abgelegt hat, auch wenn der Aufenthalt in Weiden im neuen Servicegelände der SGL auf dem Areal der ehemaligen PFA (Partner für Fahrzeugausstattung) Weiden aus Wartungsgründen notwendig ist. Die Lok benötigt neue Software. Der Techniker von Voith hat sich für den kommenden Tag angekündigt. Angenehm sei es, die Maxima zu fahren, so Euchler, und das läge nicht nur am komfortablen, klimatisierten Führerstand mit Fußbodenheizung. Übersichtlich



Foto: Alkofer

Hinrich Krey, Geschäftsführer von VTLT, erzählt auf der Innotrans 2006 bei der Taufe der ersten Maxima einiges über die Entstehungsgeschichte.

und geräumig ist es auf den beiden Lokführer-Arbeitsplätzen, die nach DB AG-Standards konstruiert sind und die sowohl für eine links- als auch rechtsseitige Bedienung bestellt werden können. Als Euchler den gewaltigen 16-Zylinder-Dieselmotor aus belgischer Produktion anwirft, merkt man, was gute Schallisolierung bedeutet. Es ist problemlos möglich, sich zu unterhalten. Der vom Fahrzeug entkoppelte Führerstand, vibriert kaum und ist so sauber, dass man sprichwörtlich vom Boden essen könnte. Auch wenn der 23 Tonnen schwere Motor des belgischen Herstellers A. B. C. (Anglo Belgian Corporation n.v.), der zuvor nur auf Schiffen und im stationären Einsatz Verwendung fand, gerade nur ein paar Minuten lief, lässt einen die abgegebene Motorwärme beim Gang durch den Maschinenraum spüren, welche Energiemengen in dem gewaltigen Aggregat umgesetzt werden. Die ab-



Foto: Piplack

Auch Locon mietete zwei Maximas bei Voith an. Die 264 005 beziehungsweise Locon 401 ist am 6. Mai 2009 in Duisburg-Ruhrort Hafen unterwegs.



Foto: Alkofer

Facettenreich und hochkomplex ist das Drehgestell der sechsachsigen Maxima. Auffallend sind zahlreiche freiliegende Leitungen. Am Drehgestellrahmen ist dieser Bremssattel der scheibengebremsten Lok befestigt (unten).



Foto: Heydecke

gestrahlte Wärme ist wie ein Symbol für die enorme Kraft, die dem Maxima-Lokführer stufenlos zur Verfügung steht.

Hat man den großen, frühlingsgrünen Dieselmotor in der Lok auf einem der beiden Seitengänge passiert, dann erkennt man im Fahrzeugboden integriert Teile des Turbosplitgetriebes, bevor man den Abschitt der Lok betritt, in dem die Voith-Blockkühler untergebracht sind, die in etwa genauso viel Platz einnehmen wie der Motor.

Die Maxima-Baureihe hat ihre Einsatztauglichkeit längst unter Beweis gestellt, doch bis dahin war es ein weiter Weg.

Etwas riskant, aber nicht unüberlegt – der Weg zur Maxima

Ende 2004 fiel der Entschluss, eine eigene Lokomotive zu bauen. Ohne den Rückhalt des großen Voith-Konzerns mit einem Jahresumsatz von über fünf Milliarden Euro wäre dies vermutlich nicht gegangen. Ein Wagnis war dieser Schritt allemal: Eine Lok wie die avisierte gab es noch nicht und Vorbereitungszeit hatte man auch nicht wirklich: Vossloh baute an der Euro 4000, EMD war mit der Class 66 bereits auf dem Markt, Bombardier verfolgte zu dieser Zeit noch das Ziel, den Blue Tiger zu verkaufen und bei den großen Staatsbahnen, insbesondere der DB AG, war der Wille, neue Großdiesel anzuschaffen, trotz eines überalterten Fuhrparks überschaubar. Die DB AG hatte genügend leistungsfähige 232 aus DR-Beständen in ihren Bw.

Am 15. Februar 2005 wurde die neue Konzerntochter Voith Turbo Lokomotivtechnik (VTLT) ins Handeslsregister eingetra-



Foto: Ortlieb

Ein beliebtes Fotomotiv zahlreicher süddeutscher Fotografen ist der so genannte Josera-Zug von Blaubeuren über die Brenzbahn nach Aschaffenburg.

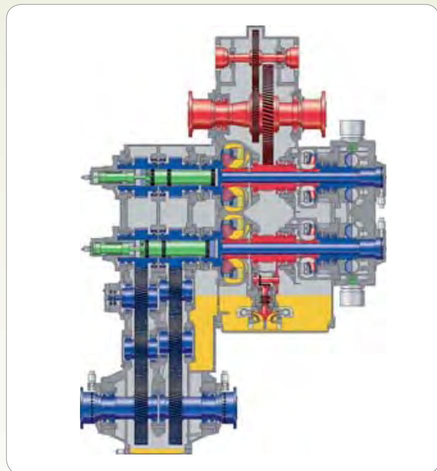
Die Voith-Maxima 264 006 fuhr auch bei der MEG im Testeinsatz, so unter anderen am 13. August 2009 vor dem DGS 93377 Rüdersdorf – Regensburg.

Foto: Stephan

gen. Das ehrgeizige Ziel lautete, schon zum nächsten Jahreswechsel einen konkreten Entwurf präsentieren zu können. Aber für die Konstruktion einer neuen Lokomotive benötigt man vor allem qualifiziertes Perosnal, erfahrene Ingenieure, die nicht unbegrenzt zur Verfügung stehen.

Es gärte zu dieser Zeit beim in Kiel beheimateten Lokomotivbauer Vossloh. Im Oktober 2004 wurde der Geschäftsführer Hinrich Krey seines Amtes bei Vossloh Locomotives enthoben. Dies führte auch zu Protesten des Betriebsrats: Der Zukauf des spanischen Werkes und die im Raum stehende Auslagerung des Fahrzeugrohbaus ins billigere Ausland ließ die Kieler Vossloh-Mitar-

Technische Daten	Maxima 40CC	Maxima 30CC
Länge über Puffer:	23200 mm	23200mm
Masse:	126 bis 135 Tonnen	126 bis 135 Tonnen
Höchstgeschwindigkeit:	120 km/h	120 km/h
Fahrdynamisch zugelassen für:	160km/h	160km/h
Tankvolumen:	9000 Liter	10000 Liter
Dieselmotortyp:	ABC-16 VDZC	ABC-12VDZC
Dieselmotorleistung:	3600kW bei 1000min^{-1}	3600kW bei 1000min^{-1}
Getriebeeingangsleistung:	2 x 1675 kW	2 x 1325 kW
Leistungsübertragung:	hydrodynamisch	hydrodynamisch
Kleinster zwängungsfrei		
befahrbarer Bogenradius:	80 Meter	80 Meter
Maximale Anfahrzugkraft:	519kN	519kN
Betriebliche Anfahrzugkraft:	408kN	408kN



Schnittzeichnung des LS640 reU2: Sie zeigt die doppelte Auslegung des Splitgetriebes und die beiden Abtriebe unten (blau) je Drehgestell.



Eingebaut in der Lokomotive ist nicht mehr viel vom mehrere Tonnen schweren Getriebe zu erkennen. Am auffälligsten ist noch die Welle vom Motor.

Foto: Alkofer



Fotos: Alkofer





Der 16-Zylinder-Motor das belgischen Herstellers A.B.C. fand bisher vor allem auf Schiffen und im stationären Einsatz seine Verwendung.

Der SGL-Lokführer Wolfgang Euchler erklärt die Bauteile und Funktionen des Luftgerüsts der Maxima V 500.06.

beiter um ihre Arbeitsplätze fürchten. Für Voith bedeutete dieses Ausscheiden einen Glücksfall, Krey, ein gelernter Lokführer sowie Ingenieur für Elektrotechnik und Verkehrswesen ist ein ausgesprochener Fachmann. Krey war mitverantwortlich für einen Aufschwung bei Vossloh, das 1998 20 Lokomotiven absetzte und 2004 immerhin 134 Loks verkaufte. Krey heuerte bei Voith an und brachte noch einige erfahrene Mitstreiter von Vossloh mit. So erklärt sich auch der Sitz des neuen Unternehmens VTLT, das ebenfalls in Kiel beheimatet ist.

Die Maxima wurde fortan in Kiel und am Stammsitz in Heidenheim entwickelt. Während die Kieler sich um den Fahrzeugbau und die Drehgestelle kümmerten, lieferte Heidenheim wichtige Komponenten. Insgesamt 70 Prozent der Lokomotive stammen aus dem Hause Voith. Die Aufgabe, der man sich bei Voith stellte, war dennoch gewaltig vor allem wegen des ehrgeizigen Zeitrahmens. Die Maxima besteht aus rund 70000 Einzelteilen und erfordert etwa 4000 Konstruktionszeichnungen. Diese Teile müssen bestellt, produziert und in SAP verwaltet werden. Im Kieler Nordhafen entstand in dieser Zeit auf einer Fläche von



Foto: Ortlieb

Am 26. August 2007 machte die Maxima noch Zulassungsmessfarten, eingerahmt zwischen zwei Messwagen und gezogen von einem Taurus der ÖBB.

Foto: Alkofer



Der Führertisch der Maxima ist geräumig und übersichtlich, ein angenehmer Arbeitsplatz für den Triebfahrzeugführer.

Foto: Schreiber



Eine außergewöhnliche Fuhre überquerte am 29. Juli 2009 den Templiner See in Potsdam-Pirschheide. Der Maxima folgen eine Vossloh-G2000 sowie ein Blue Tiger von Bombardier.

12000 Quadratmetern eine neue Produktionsstätte mit 5800 Quadratmetern Produktionsfläche, direkt am Wasser mit der Möglichkeit, Loks zu verschiffen. Unter Hochdruck arbeiteten die am Projekt Beteiligten und müssen immer wieder kleine Verzögerungen aufholen, unkonventionelle Wege einschlagen, aber auch Risiken wagen, um doch noch rechtzeitig fertig zu werden.

Im September 2006 schafften es die Kieler tatsächlich, rechtzeitig zur Innotrans ihre erste Maxima fertigzustellen. Bei der Taufe während der Messe konnte man förmlich spüren, wie die Anspannung von den gut gelaunten Voith-Mitarbeitern abfiel und es war Stolz zu erkennen in den Gesichtern derjenigen, die das blaue Voith-Firmenschild an Revers trugen. Während der 2006er-Ausgabe der Innotrans war die Maxima das meist umringte Exponat. Nicht nur die Tatsache, dass ein neuer Lokomotivhersteller den Markt betrat, zog die Fachbesucher an, auch das ungewöhnliche, auffällige Design der Maschine lockte Neugierige in Scharen. Ein Design, das nicht aus dem Hause Voith stammt, für das die Firma „ma design" verantwortlich zeichnet, und das unter mehr als 2000 Einreichungen im Jahr 2007 sogar den internationalen Design-Preis „Red Dot" gewann – als erste Lokomotive überhaupt!

Zwei Jahre später präsentierte Voith die kleinere Schwester, die 30CC in Berlin auf der Innotrans 2008. Inzwischen sind rund 20 Maximas unterwegs. Auch ein erster Lizenznehmer ist mit dem tschechischen Hersteller Legios gefunden. Das Lokomotivportfolio von VTLT hat mit der Gravita-Familie noch reichlich Zuwachs erhalten. Innerhalb nur weniger Jahre wurde aus einem Komponentenlieferanten ein Schwergewicht unter den Lokherstellern. Und falls doch noch eines Tages eine vierachsige Streckendiesellok etwa bei der DB AG benötigt wird, liegen die Pläne für eine Maxima 20BB schon in der Schublade.

Von Maxima zu Gravita – eine Familie wächst

Wolfgang Euchler hat am Mittwoch Weiden wieder verlassen, zurück nach Würzburg. Mit seiner 500.06 stehen wieder Bauzugtage in Würzburg-Rottendorf an.

Stefan Alkofer

Foto: Alkofer



Foto: Krause



Neben der SGL aus Dachau hat sich inzischen auch das Unternehmen Wiebe zur Anschaffung einer Maxima entschlossen.

Unterwegs mit dem Sofazügle

Auf der Strecke Gammertingen - Kleinengstingen bei Haidkapelle ist 1967 die damalige HzL Lok 11 unterwegs.

Foto: Ebinger

Im Jahr 2011 wird die Lok 11 der Gesellschaft zur Erhaltung von Schienenfahrzeugen Stuttgart e. V. (GES) hundert Jahre alt. 1911 erblickte die Maschine, die einst bei der Hohenzollerischen Landesbahn im Einsatz stand, in der damaligen Maschinenfabrik Esslingen das Licht der Welt.



Foto: Slg. GES

Lok 11 ist Mitte der 1960er-Jahre kalt als Reserve im Bw Gammertingen abgestellt. Im Hintergrund die damals neuen MAN-Schienenbusse.

Mit der Eröffnung der Bahnstrecke Stetten - Hechingen 1912 fanden die Bestrebungen ihren Abschluss, die ursprünglich vier Stichbahnen der ehemaligen Hohenzollernschen Kleinbahngesellschaft miteinander zu verbinden. Das stetig steigende Verkehrsaufkommen führte zu einer Beschaffung von stärkeren Lokomotiven. Bis dahin waren nur zweiachsige Lokomotiven im Einsatz, die nun durch dreiachsige oder gar solche des Systems Mallet mit vier angetriebenen Achsen ersetzt werden sollten. Die 1907 in Hohenzollerische Landesbahn umbenannte Bahngesellschaft entschied sich letztlich für das damals hochmoderne System Gölsdorf, das dank seitenverschiebbarer Radsätze hohe Lokomotivleistungen auch auf Strecken mit engen Gleisradien ermöglichte.

Von der bekannten württembergischen Maschinenfabrik Esslingen wurden 1911 die ersten beiden Vierkuppler, die Lokomotiven 11 und 12, zur Hohenzollerischen Landesbahn (HzL) als Nassdampflokomotiven ausgeliefert.

Alles in allem erwiesen sich die beiden Loks als sehr zuverlässig. 1936 wurden beide zu Heißdampflokomotiven umgebaut, was nicht nur den Ersatz der Flachschieber durch Kolbenschieber, sondern auch eine nochmalige Leistungssteigerung mit sich brachte. Die Leistungssteigerung machte sich insbesondere auf der steilen Strecke durchs Killertal bemerkbar. Dort konnte nun bei einer Steigung von 1:36 ein Waggon mehr angehängt werden.

Der Zweite Weltkrieg führte zu Tieffliegerangriffen auch auf Züge der HzL. Lok 11 wurde dabei 1945 schwer beschädigt, aber umgehend wieder repariert. Erst Ende der 1960er-Jahre wurde Lok 11 entbehrlich, nachdem genügend Dieseltriebfahrzeuge beschafft worden waren. Doch es gab noch einen wichtigen Grund für ihre weitere Erhaltung: Auf dem Netz der HzL mussten häufig Militärzüge befördert werden. Im Gegensatz zu den DB-Streckendieselloks hatten die HzL-Dieselloks jedoch keine Zugheizanlage. So wurde den Militärzügen zusätzlich die Dampflok angehängt, die einzig und allein die Aufgabe hatte, den Zug mit Dampf für die Heizung zu versorgen.

Die ersten Sonderfahrten der GES mit Lok 11 fanden in den Jahren 1967 und 1968 statt. Damals befand sich die Lok noch im Eigentum der HzL. 1969 konnte sie von der GES übernommen werden. Nach fast dreijähriger Aufarbeitung unter Leitung von Gerhard Kirchner in Gammertingen wurde mit ihr der regelmäßige Museumsverkehr aufgenommen, zunächst auf den HzL-eigenen Strecken. Bis zum Dampflokverbot auf DB-Strecken war die Lok auf vielen Nebenbahnen rund um Stuttgart zu Gast. Seit 1978 ist Lok 11 in Neuffen beheimatet. Die Strecke Nürtingen - Neuffen der Württembergischen Eisenbahn-Gesellschaft (WEG) wurde für sie zur neuen Heimat. Jeweils am dritten Sonntag im Monat, von Mai bis Oktober, verkehrt Lok 11 mit dem Sofazügle. Die eingesetzte Zuggarnitur, der Hohenzollernzug, stellt ein wahres Kleinod der Eisenbahngeschichte dar. Die Fahrzeuge, größtenteils von der HzL, präsentieren die Entwicklung der Eisenbahnen abseits der großen Fernstrecken zu Beginn des 20. Jahrhunderts. 2003 wurde der gesamte Zug in das Denkmalbuch des Landes Baden-Württemberg aufgenommen.

Korbinian Fleischer



In wenigen Minuten erreicht Lok 11 am 17.Mai 2009 mit dem Sofazügle den Endbahnhof Neuffen. Zuvor wird der landschaftlich reizvollstste Streckenabschnitt zwischen Linsenhofen und Neuffen passiert.



Fotos (2): Fleischer

Das Sofazügle ist ein Besuchermagnet im Neuffener Täle. Lok 11 ist am 17.Mai 2009 soeben in Neuffen eingetroffen. Im Hintergrund die abgestellte Lok 16.

100 Jahre Lok 11

Die GES veranstaltet am 7. und 8. Mai ein großes Bahnfest auf dem ehemaligen DB-Autoreisezug-Gelände in Kornwestheim. Anlass ist der runde Geburtstag der kleinen Tenderlok mit der Nummer 11, der ersten Lok des Vereins, wie der erste Vorsitzende der GES, Dr. Hans-Jörg Jäkel, verrät.

Mehrere Gastlokomotiven werden an diesem Wochenende erwartet. Aus Darmstadt wird die Bundesbahn-Neubaudampflok 23 042 anreisen, aus Schorndorf kommt die Tenderlok 64 419 der DBK Historische Bahn e.V., die ebenfalls von der Maschinenfabrik Esslingen stammt. Auf der Strecke zwischen Kornwestheim und Esslingen über das König-Wilhelm-Viadukt werden Dampfzug-Pendelfahrten angeboten, ebenso wie auf der Strecke nach Marbach über das 335 m lange Neckarviadukt. Auch das historische Lehrstellwerk in Kornwestheim hat geöffnet. Infostände und zahlreiche ausgestellte Fahrzeuge und Führerstandsmitfahrten runden das Programm ab. Weitere Informationen unter www.ges-ev.de.



Foto: Koser, Slg. GES

Am 17. Juli 1976 ist Lok 11 auf der DB-Nebenbahn Geislingen - Deggingen unterwegs, hier zwischen Hausen (Fils) und Reichenbach im Täle.

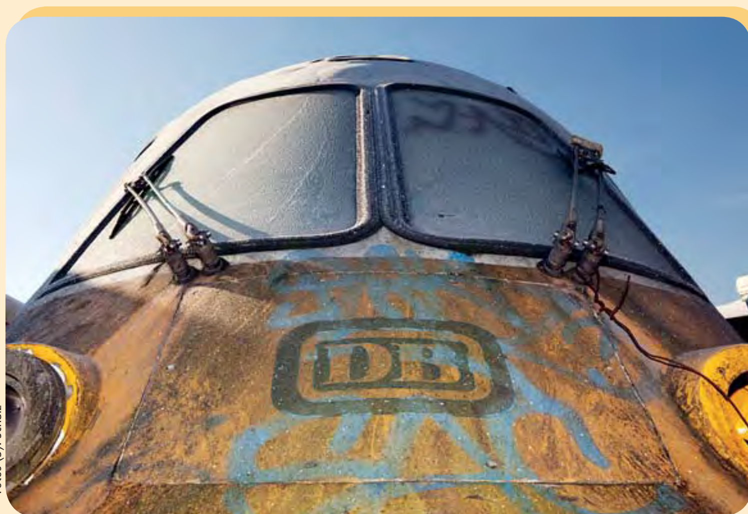


Als Dbz 92816 von Meyenburg nach Espenhain ging die Fahrt des ET 403 (403 006/404 103/404 003/403 005) am 23. Februar 2011.

Donald Duck zieht um

Lange standen sie nun in Mecklenburg-Vorpommern und warteten auf eine bessere Zukunft. Nun wurden die ehemaligen DB-Paradetriebzüge nach Sachsen abgezogen.

Fotos (5): Schulz



Die Front des 403 006 ist trotz Drecks und der vielen Schmierereien immer noch elegant.



Auf den ersten Blick ein Trauerspiel ist der Zustand des Führerstands des 403 003 am 31. Januar 2011.



Der Großraumwagen 404 002 verfügt am 31. Januar 2011 in Neustrelitz noch über seine allerdings ramponierte Inneneinrichtung.



Foto: Stabel

Noch in DB-IC-Lackierung besuchte ein ET 403 im Jahr 1979 bei einer Vorstellungsfahrt Amstetten.

„Flughöhe Null“, das war einmal ein Werbeslogan für die Triebzüge der Baureihe ET 403 und sollte sowohl die Schnelligkeit als auch die Exklusivität des Fliegens auf den Schienenverkehr übertragen. Die Zeiten für die ET 403 im aktiven Dienst sind schon lange vorbei, aber immerhin exisiteren sie noch.

Der ET 403 war Anfang der 1970er-Jahre seiner Zeit weit voraus: Ein Triebwagenzug ohne Triebköpfe mit einer über den Zug verteilten elektrischen Ausrüstung und einem Einzelachsantrieb auf allen 16 Zugachsen – an dieses Grundprinzip erinnerte sich die DB AG als Nachfolgerin der Bundesbahn erst in den 1990er-Jahren mit den ICE-Zügen der Baureihen ICE-T und ICE 3 wieder. Das Konzept des 403 ermöglichte sehr gute Beschleunigungswerte und führte zu moderaten Achslasten. Die Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h war ordentlich, konnte jedoch mangels geeigneter Strecken fast nirgendwo ausgefahren werden. Und selbst die aktive Neigetechnik zur Erhöhung der Kurvengeschwindigkeiten kam bei den ET 403 bereits zum Einsatz.



Foto: Luers/Slg. Alkofer

Trotz des DB-Kekses auf der Stirn war der Lufthansa-Airport-Express den Gästen der Fluggesellschaft auf der Strecke zwischen Düsseldorf und Frankfurt vorbehalten.



Der Schaltschrank im Führerstand des 403 003 wirkt noch vergleichsweise gut erhalten.

1973 kam der erste Zug zur DB und im Winter 1974/75 begann der fahrplanmäßige Einsatz der drei gebauten Garnituren im IC-Dienst, die aber während ihrer gesamten

Vom Zug zum Flug und das mit Stil

Bundesbahnzeit stets auch Versuchsträger blieben. Intercitys führten zu dieser Zeit nur die erste Klasse und so blieb eine Mitfahrt den betuchteren Fahrgästen vorbehalten. Ein Halbspeisewagen, der bei 184 Sitzplätzen im ganzen Zug jedoch niemals schwarze Zahlen schrieb, war ebenfalls integriert. Die Einführung der zweiten Klasse im Intercity 79 führte zu einem schnellen Einsatzende der ET 403 bei der DB.

Es folgte eine längere Epoche als so genannter Lufthansa-Airport-Express. Der große deutsche Carrier nutzte die drei Züge, um Kurzstreckenflüge zwischen Düsseldorf und Frankfurt zu vermeiden und bot seinen Fluggästen an, den Zug wie einen Linienflug zu nutzen, inklusive einer attraktiven Fahrt entlang des Rheins. Das Gepäck konnte schon beim Einsteigen in den Zug eingecheckt werden und wurde beim Umsteigen in den Flieger verladen.

1982 startete der Lufthansa-Airport-Express, der, um sich vom DB-Einerlei deutlich abzusetzen, eine auffällige gelb-lichtgraue Lackierung erhielt. Knapp zehn Jahre entlasteten die längst wegen ihrer markanten Entenschnabel-Front als Donald Duck bekannten ET 403 den deutschen Luftraum und die Umwelt, bevor sie endgültig stillgelegt wurden. 1991 standen größere Reparaturen an. Korrosion machte den eleganten Vierteilern angeblich zu schaffen. Sowohl die DB als auch die Lufthansa hatten kein Interesse am Erhalt der Züge. Ihr Schicksal führte sie auf diverse Abstellgleise, aber eine Verschrottung blieb ihnen erspart.

Kurz nach der Jahrtausendwende kaufte die Prignitzer Eisenbahn (PEG) die drei Triebzüge. Sie waren Teil eines angedachten Flughafen-Shuttle-Projekts, das nie zustande kam. Seitdem fristeten die drei Triebzüge ein trauriges Dasein in Meyenburg und Neustrelitz. Nicht nur der Zahn der Zeit und die Witterung nagten an den Fahrzeugen, sie wurden auch Opfer von Vandalen und Eisenbahn-Grabräubern.

Auch wenn der aktuelle Zielort Espenhain für die meisten Eisenbahnfreunde immer mit der Fahrzeugverschrottung assoziiert wird, so ist die Nähe des bekannten Alteisenhändlers Scholz keine unmittelbare Bedrohung für die Triebzüge. Das Ziel Espenhain hat mehr mit den dortigen Abstellmöglichkeiten zu tun. Die Zukunft der ET 403 ist ungewiss, aber ein endgültiges Verschwinden steht nicht in Aussicht. *al*

Zwei Preußinnen, zwei Österreicherinnen, drei Züge und eine Bahnlinie: Dampflok-Spektakel im Hausruck.

Hau(s)-Ruck

Am 13. März lud die Internationale Gesellschaft für Eisenbahnverkehr (IGE) in Zusammenarbeit mit der Österreichischen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (ÖGEG) zum Dampflok-Spektakel in den Hausruck nach Oberösterreich ein.

Mit vier Dampfrössern, zwei preußischen und zwei österreichischen Ursprungs, waren drei Sonderzüge am Start. Die preußischen Maschinen 638.1301 (P8) und 657.2770 (G10), beide aus rumänischem Lizenzbau, wurden 1935 in Resita und 1938 in Malaxa in Rumänien gebaut. Die 77.28 wurde ursprünglich als Baureihe 629 im Jahr 1920 bei Krauss in Linz, die 78.618 im Jahr 1938 bei der Wiener Lokfabrik in Floridsdorf gebaut. Diese Baureihe wurde ebenso umgezeichnet und war früher als Baureihe 729 unterwegs. Auffälligstes Merkmal der beiden Österreicherinnen ist der Giesl-Flachejektor, der eine Leistungssteigerung bei gleichzeitig geringerem Verbrauch versprach.

Einfahrt frei in den Bf Eberschwang für 77.28 und 78.618. Ausnahmsweise war der Bahnhof wieder besetzt und die Signale wurden für die Vorbeifahrt bedient.

Fotos: Spiller

Die Hausruckbahn steht für eine der wenigen Eisenbahnstrecken in Österreich, die ihren ursprünglichen Charakter erhalten konnte und nicht elektrifiziert ist. Der Streckenast zwischen Ried im Innkreis bis Attnang-Puchheim ist Teil der Salzkammergutbahn, die von Stainach-Irdning bis Schärding verläuft. Die Strecke von Ried im Innkreis bis Simbach am Inn ist Teil der Innviertelbahn. Inzwischen hat sich aber der Name Hausruckbahn etabliert. Das Interessante an dieser Bahnlinie sind noch erhaltene Formsignale, auch wenn diese wie im Bahnhof Eberschwang durchgeschaltet sind. Auch ein sehenswerter handbedienter Schrankenposten ist in der Nähe des Bahnhofs Hausruck zu finden.

Die Zubringerzüge der IGE kamen aus Augsburg und Nürnberg/Fürth und wurden in Simbach am Inn mit Dampfloks bespannt. Der dritte Zug der ÖGEG wurde von Timelkam über Steindorf bei Straßwalchen überführt. Der weitere Fahrplan war so ausgelegt, dass möglichst viele gegenseitige Überholungen auf der Hausruckbahn möglich waren. So konnten die Mitfahrer bei jedem Halt zwei durchfahrende Züge fotografieren, bis sie wieder an der Reihe waren. Die Züge pendelten von Braunau am Inn über Ried im Innkreis bis nach Attnang-Puchheim. Am Zielort angekommen, gab es im Heizhaus vor der Drehscheibe eine zusätzliche Fotoparade mit allen vier Dampflokomotiven. *Christian Spiller*



Am Abzweig Mining kurz nach Braunau am Inn hat die P8 mit Unterstützung der 77.28 den Regler noch geöffnet.



Kurz nach dem Bahnhof Hausruck legt sich 657.2770 mit dem ÖGEG-Donnerbüchsenzug in die Kurve.

Die Fördermittel für die Schmalspurbahn zwischen Oschatz, Mügeln und Glossen sollen gestrichen werden. Die Existenz der Bahn ist ernsthaft bedroht.

„Wilder Robert" soll leben

Unter dem Motto „Der Wilde Robert soll leben" veranstalteten die Döllnitzbahn GmbH und der Förderverein „Wilder Robert" am 19. März 2011 einen Aktionstag zum Erhalt des täglichen Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) auf der Mügelner Schmalspurbahn. Anlass war die Ankündigung des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL), seine Zuwendungen nach dem 8. Juli 2011 ersatzlos zu streichen. Wenn dies tatsächlich geschieht und bis dahin keine Ersatzfinanzierung gefunden worden ist, dann müsse der tägliche Betrieb zwischen Oschatz und Glossen eingestellt und den 13 Beschäftigten der Döllnitzbahn GmbH umgehend gekündigt werden, so die Geschäftsleitung der Schmalspurbahn.



Viermal pendelte der Protestzug mit 99 1574-5 zwischen Oschatz, Mügeln und Glossen.

Bisher erhielt die Döllnitzbahn vom ZVNL pro Kalenderjahr einen Gesamtbetrag von 545 000 Euro, mit welchem neben dem öffentlichen Verkehr auch die Unterhaltung von Strecke und Fahrzeugen sicherzustellen war. Hintergrund für die geplante Sparmaßnahme ist die von der sächsischen Landesregierung beschlossene Kürzung aller ÖPNV-Gelder in Sachsen um sieben Prozent. Der ZVNL begründet den Entfall der Zahlungen an die Döllnitzbahn damit, dass auch die Leipziger S-Bahn-Linie 1 ins Neubaugebiet nach Grünau demnächst eingestellt werde. Doch dieser Vergleich hinke, so die Geschäftsführung der Döllnitzbahn, denn die S 1 hätte aufgrund von Bauarbeiten im Zuge der Einbindung des Leipziger City-Tunnels demnächst sowieso verkürzt beziehungsweise für mehrere Monate eingestellt werden müssen. Entsprechend groß ist der Unmut der Freunde der Döllnitzbahn. Etwa 1500 Anhänger der Schmalspurbahn nutzten den Aktionstag, um für den Erhalt der Strecke zu demonstrieren und mit den Dampfzügen zu fahren, die stets voll besetzt waren. Insgesamt viermal pendelte dazu 99 574, deren Kesselfrist noch bis zum 15. Mai läuft, mit allen betriebsfähigen Reisezugwagen des „Wilden Roberts" zwischen Oschatz und Mügeln sowie von dort mit der Diesellok 199 030 als Umsetzhilfe weiter nach Glossen. Die Fahrgäste und Besucher der Protestveranstaltung mit Volksfestcharakter trugen sich in Unterschriftenlisten zum Erhalt der Döllnitzbahn ein.

Aufgrund der großen Nachfrage, aber auch, um weiteren Druck auf ZVNL und Landesregierung auszuüben, finden zu Ostern sowie zuvor am Freitag, 15., und voraussichtlich auch am 16. April 2011 die nächsten Aktionstage statt. Wer für den Erhalt der Schmalspurbahn stimmen will, der findet auf der Internetseite www.wilder-robert-rettungszug.de alle Details.

André Marks



Foto: Reinfried Polter

Als traditionelle Kreideanschrift war das Motto am Wasserkasten von 99 1574-5 zu lesen.



Fotos (2): Tobias Lampe

Die Botschaften wirkten verbissen und verzweifelt. Die einzige Hoffnung scheint, möglichst viele Menschen für den „Robert" zu mobilisieren.



www.oegeg.at

Wenn Freizeit zum Erlebnis wird

Eisenbahnnostalgie mit der Österreichischen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte.

■ Die Österreichische Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (ÖGEG) ist der größte Eisenbahnverein Österreichs. Die ÖGEG betreibt mehrere Dampf- und Dieselloks und ist damit auf eigenen Strecken sowie dem Netz der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) sowie in den Nachbarländern unterwegs. Ungewöhnlich für einen Eisenbahnverein ist, dass die ÖGEG mit dem Dampfschiff Schönbrunn, dem letzten Dampf-Fahrgastschiff der österreichischen Donau-Schifffahrt, auch auf dem Wasser aktiv ist. Auf der Homepage finden sich allerhand Informationen zum umfangreichen Fahrzeugpark wie auch zum Verein selbst. Wer in Österreich nostalgisch auf der Schiene unterwegs sein möchte, kommt dabei an der ÖGEG kaum vorbei. Aktuelle Fahrtermine der Sonderzüge enthält die Webseite ebenso wie die Einsatztage auf den ÖGEG-eigenen Museumsbahnen, der Steyrtalbahn und der Strecke zwischen Ampflwang und Timelkam. Abgerundet wird die Seite mit informativen Links sowie den Kontaktdaten zur ÖGEG.

www.mec-wuppertal.de

Der Modellbahnclub im Netz

Seit über 60 Jahren ist der Modelleisenbahn-Club Wuppertal aktiv.

■ Bereits im Modelleisenbahner 4/2011 hatten wir über den Einsatz flexibler Handregler für die Steuerung der Modellbahn beim MEC Wuppertal berichtet. Dass der Modellbahnverein eine informative Homepage hat, wollen wir Ihnen aber nicht vorenthalten. Gegründet wurde der Verein unter anderem vom bekannten Eisenbahnfotografen Carl Bellingrodt bereits im Februar 1950. Die erste Clubanlage war noch in einem ausgedienten Eisenbahnwaggon untergebracht. Eine stationäre H0-Großanlage folgte aber kurze Zeit später. Ende des Jahres 2010 erfolgte ein Umzug ins neue Clubheim in der Eschenstraße 81 in Wuppertal. An Pfingsten 2011 soll das neue Vereinsdomizil feierlich eröffnet werden. Aktuelle Informationen dazu finden sich auf der Homepage des Vereins ebenso wie weitere aktuelle Termine.

www.wilder-robert-rettungszug.de



Rettet die Döllnitztalbahn

Dem Wilden Robert droht das Aus.

■ Mittelkürzungen des Landes Sachsen haben den Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL) dazu bewogen, ab 8. Juli 2011 den arbeitstäglichen Schülerverkehr zwischen Glossen und Oschatz auf der Schmalspurbahn mit dem Spitznamen Wilder Robert abzubestellen. Durch das Ende des regulären Personenverkehrs fällt bei der Döllnitztalbahn die Haupteinnahmequelle weg, die zur Unterhaltung und Sicherung der Bahnstrecke benötigt wird. Das Ende des Personenverkehrs würde damit auch das Ende des Museumsverkehrs bedeuten. Ungeschickterweise läuft auch noch die Kesselfrist der Museumsdampflok 99 574 am 15. Mai 2011 ab, so dass ab diesem Zeitpunkt auch keine Dampfsonderzüge mehr möglich sind. Webmaster Ralph Stieglitz und der Förderverein Wilder Robert e.V. rufen mit der Webseite auf, sich an den Aktionen zum Erhalt des Wilden Robert zu beteiligen! Ziel muss sein, die Schmalspurbahn zu erhalten! Auf der Seite kann man ein Formular herunterladen, mit dem man, mittels Postwegs, an einer Unterschriftenaktion teilnehmen kann. Noch deutlicher ins Gewicht fällt natürlich jede verkaufte Fahrkarte, denn ein Standbein in der strukturschwachen Region ist der sich entwickelnde Tourismus.

www.torfbahn.de

Mit der Torfbahn durchs Ried

Per Bahn durch eines der bedeutendsten Moorgebiete Süddeutschlands, das Wurzacher Ried.

■ Als 1996 der Torfabbau im Wurzacher Ried eingestellt wurde, verließen die Arbeiter das Ried, als ob sie am nächsten Tag wiederkommen wollten. Einige Maschinen und Arbeitsmaterialien wurden im Ried einfach zurückgelassen. Damals dachte noch niemand an eine Torfbahn, die interessierte Besucher durch das Moorgebiet in Oberschwaben transportieren könnte. Erst ab 2001 gab es die ersten öffentlichen Torfbahnfahrten. Heute gibt es auf einer inzwischen 1,5 Kilometer langen Trasse mitten durch das Moorgebiet feste Fahrtage. Zwischen April und Oktober ist die Bahn zweimal pro Monat im Einsatz. Auch eine Anreise mit dem Zug nach Bad Wurzach ist seit 2010 dank dem 3-Löwen-Takt-Radexpress Oberschwaben an ausgewählten Sonn- und Feiertagen wieder möglich. Wer die Torfbahn besuchen möchte, dem sei ein Blick auf die Homepage empfohlen: Neben den Fahrterminen und Fahrpreisen findet man dort Tipps zur Anreise sowie die Kontaktdaten. Auf der Homepage finden sich sowohl historische Aufnahmen der Torfbahn wie auch eine aktuelle Fotogalerie, die die neuesten Ereignisse rund um die Torfbahn dokumentiert. Auch ein historisches Bilderalbum soll demnächst die Webseite bereichern.


Die über 150 Gäste der Vernissage zeigten sich beeindruckt ob der Vielfalt der Motive.


Foto: John Fasulo

Die Bilder können per E-Mail direkt beim Fotografen erworben werden: ship1949@aol.com.

Noch bis zum 30. April 2011 zeigt das DB-Museum erstmals in Europa eine Foto-Ausstellung von John Fasulo mit Motiven der ausgehenden Dampflokzeit.

Premiere für John Fasulo


Fotograf John Fasulo (l.) und Museumsleiter Dr. Jürgen Franzke vor dem Ausstellungsplakat.


MEB-Redakteur und Laudator Stefan Alkofer sprach über John Fasulos Leben und Werk.


Dr. Rainer Mertens, hier im Gespräch mit Fasulo, hat die Ausstellung nach Deutschland geholt.

Fotos (4): Olaf Haensch

Es war einer dieser besonderen Momente, als am 2. März 2011 im DB-Museum die Sonderausstellung mit Fotos des US-Amerikaners John Fasulo eröffnet wurde. Der Fotograf mit deutscher Abstammung war eigens zur Vernissage nach Nürnberg gereist und scherzte: „Das Beste ist, dass ich nichts weiter zu tun brauchte, als zu erscheinen.“ Er fühlte sich selbst und seine Fotos sichtlich gut aufgehoben. MEB-Redakteur Stefan Alkofer fand die passenden Worte, als er im Rahmen seiner Laudatio über die Geschichte zur Entstehung der Bilder sprach und Fasulos Leben und Wirken würdigte. Einen Laudator aus dem Hause MEB zu verpflichten, war naheliegend, hatten wir doch im Heft 7/2009 die Fotos, die Fasulo an einem Septembertag des Jahres 1974 im Bw Hof aufnahm, ausführlich vorgestellt und die durchaus abenteuerliche Begebenheit geschildert. Fotograf und Redaktion stehen seitdem in enger Verbindung. Einfach war das damals nicht, wie der bildschaffende Ehrengast erzählte. Glückte der Besuch im Betriebswerk doch nur dank eines hilfsbereiten Bahnpolizisten, der ihn trotz der Einwände eines Eisenbahners kurzerhand zum Bw-Leiter führte und eine Führung organisierte. So ist der Besucher eigentlich drei Personen zum Dank verpflichtet, welche die Fotos entstehen ließen. Dass diese mehr als 36 Jahre später einmal zu einer eigenen Ausstellung im Museum der Deutschen Bahn gereichen, hatte sich der damals 25jährige wohl kaum vorstellen können. Für ihn war es schlicht der Reiz des alltäglichen Dampfbetriebs, dem er erlegen und gefolgt war. Nicht nur die letzten Hofer Maschinen der Reihen 44, 50 und 86 sind auf den Schwarzweiß-Fotos zu sehen, sondern vor allem jener Einblick in den damaligen Eisenbahner-Alltag und die längst vergangene Szenerie, der dem Kurator des DB-Museums, Dr. Rainer Mertens, diese Ausstellung wert war. *oh*

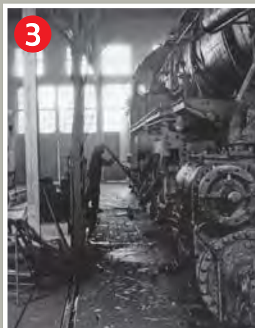
MEB HILFT



J. Shaughnessy: Trier 1972, Handabzug mit Notizen.



John Fasulo: Hof 1974, Handabzug, gerahmt.



John Fasulo: Hof 1974, Handabzug, gerahmt.



DB-Museum: Württ. T5 1205, Original-Werkfoto, Maschinenfabrik Esslingen, 1910.



Armin Schmutz: Shinkansen, 45 x 30 cm, gerahmt.



Olaf Haensch: „Nacht Züge", 2009, 80 x 60 cm, Leinwand auf Keilrahmen.



Armin Schmutz: 45 x 30 cm, SBB-Führerstandsmitfahrt, gerahmt.



John Fasulo: „The Engineer", Handabzug, gerahmt.



DB-Museum: ML 2/2 4004, Original-Werkfoto, Maffei, 1906.



Scott Lothes: Hokkaido, 2007, 45 x 30 cm, gerahmt.



Scott Lothes: Hokkaido, 2006, 45 x 30 cm, gerahmt.



O. Winston Link: „Hotshot Eastbound", 80 x 70 cm, Poster.

Fotografen für Japan!



Steve Crise: Santa Fe 3751, 2008, 45 x 30 cm, gerahmt.



Jim Shaughnessy: Kanada 1958, Handabzug mit Notizen, gerahmt.

Normalerweise ist eine Fach- und Hobbyzeitschrift wie der MEB kein Spiegel des Leids. Normal ist aber auch nicht die derzeitige Situation in Japan in ihrer schockierenden Intensität, die auch vor unserer Redaktion nicht Halt macht. Als John Fasulo anlässlich seiner Ausstellung diese Aktion vorschlug, waren wir uns schnell einig, seine Initiative zu unterstützen und zusammen mit namhaften Fotografen wie Scott Lothes, Jim Shaughnessy, Steve Crise oder Armin Schmutz einige ihrer Fotos zu versteigern. Sie wurden in den USA zu den 100 bedeutendsten Eisenbahnfotos gekürt oder waren in Wettbewerben erfolgreich. Auch das DB-Museum in Nürnberg ist von unserer Hilfsaktion angetan und stiftet zwei originale Werkfotos, das O. Winston Link Museum in Roanoke ein Poster. Ihre verbindlichen Gebote können Sie schriftlich bis zum Samstag, 14. Mai 2011 (Datum des Poststempels), an die Redaktion oder per E-Mail an mebhilft@modelleisenbahner.de abgeben. Das Mindestgebot beträgt jeweils 35 Euro, für die beiden 80 Zentimeter breiten Drucke jeweils 70 Euro. Nach Auktionsende und Einzahlung des Betrags auf unser Treuhandkonto erhält der jeweils Höchstbietende das ersteigerte Bild. Die Gesamtsumme wird anschließend auf das Japan-Spendenkonto des Roten Kreuzes eingezahlt. Das gewährt die Sicherheit, dass das Geld auch dort ankommt, wo es benötigt wird. Die Bilder stehen dabei symbolisch für unsere Solidarität, auch wenn es einmal nicht um historische Fahrzeuge oder detailgetreue Modelle, sondern um eine halbe Million Menschen, die ihr Heim verloren haben, davon 100000 Kinder, geht. Wir hoffen darauf, dass auch Sie dafür offen sind. Vielleicht leisten Sie sich einmal ein außergewöhnliches Foto für einen guten Zweck. Ausführliche Informationen und eine größere Ansicht der Bilder finden Sie im Internet unter www.modelleisenbahner.de. Offene Fragen beantworten wir gern auch per E-Mail oder telefonisch. *al, oh*



Foto: Nickel, Slg. Scheffler

Im Juli 1968 steht die Mallet-Lok 99 5621 mit einem prächtigen Zweiachserzug im Bahnhof Klausdorf bereit zur Abfahrt in Richtung Altenpleen.

Dass es an der Ostseeküste noch außergewöhnliche Dampflokomotiven wie jene der BR 99^{562} gab, erfreute 1965 auch einige Eisenbahnfreunde aus Sachsen.

Mallet – Wir kommen!

In den 1960er-Jahren begann bei der DR eine erste Phase des Streckensterbens und damit weitgehend auch das vieler Schmalspurlokomotiven. Wohl waren davon zunächst nur Neben- und Schmalspurbahnen betroffen, doch die Informationen, wann, wo und wie, waren äußerst dürftig und wurden von den Reichsbahndirektionen über den regionalen Bereich hinaus kaum öffentlich gemacht. Aber die wenigen Eisenbahner, die sich neben ihrer Berufung auch noch in der Freizeit vom Eisenbahnvirus anstecken ließen, suchten und fanden Informationsquellen, die Außenstehenden nicht zugänglich waren. Uns Sachsen halfen die Maschinen- und Wagenwirtschaftler Bär und Hager bei der Rbd Dresden. Sie wussten, wo welches Triebfahrzeug beheimatet war und wann es wo untersucht oder außerdienstgestellt werden sollte. Man blies zur Eile, denn in Mecklenburg und an der Ostsee stünden Strecken vor dem Aus, auf denen schmalspurige Mallet-Lokomotiven beheimatet waren, die inzwischen als Raritäten galten. Nur 19 Stück hatten 1949 noch eine DR-Nummer erhalten, davon 14 auf Meterspur. Während sie im Harz noch als ungefährdet galten, wurden wir auf die ehemals Franzburger Kreisbahn (FKB) um Barth aufmerksam, benannt nach dem pommerschen Landkreis Franzburg.

Der Lokpark auf Meterspur, welch Vielseitigkeit!

Georg Otte hatte dort schon 1956 fotografiert, ebenso Günter Meyer ab 1957. Als Eisenbahner wurden die weit entfernten Ziele mit eigenen Freifahrtscheinen oder der Hilfe von Kollegen erreicht. Uniform war dabei Pflicht! Als ich selbst schließlich 1965 das erste Mal dort auftauchte und meinen norddeutschen Kollegen zu erklären versuchte, dass ich mich für ihre Lok, einfach so, vom Hobby her, interessiere, betrachteten sie mich wie einen Mann vom Mond. Obwohl bereits seit 1949 der Deutschen Reichsbahn zugehörig, kamen mir die Eisenbahner regelrecht fremd vor, so dass der Eindruck einer Privatbahn erhalten blieb.

Und dann der Lokpark, welch Vielseitigkeit! Zwei Vulcan-B-Kuppler (99 5605 und 5606), eine Henschel-Cn2t (99 5611), gar



Fotos (2): Scheffler

Mit einer effektiven Leistung von 84 kW waren die formschönen Gelenkloks beinahe doppelt so zugkräftig wie die B-Kuppler der BR 99^{560}. Gleichartige Gelenkloks gab es auch auf den 750-Millimeter-Strecken der Insel Rügen.

Im November 1968 kam der Abschied zwischen Barth, Stralsund und Klausdorf

eine Schneider-C1'n2t (99 5631) und schließlich die beiden Vulcan-Mallets 99 5621 und 99 5622. Ja, und drüben auf der Regelspur waren es 91 6488 und 6489, zwei preußische T 9, welche sich die Reisezugleistungen nach Velgast teilten.

Die beiden Mallet-Maschinen waren vom Typ Lenz ii, von denen die erste 1902 von der AG Vulcan in Stettin ausgeliefert worden war. Sie sollte die bisherigen B-Kuppler vor allem im Güterverkehr verstärken und erhielt die FKB-Nummer 7^{ii}. Da man mit ihren Leistungen zufrieden war, folgten



Foto: Meyer, Slg. Scheffler

Ohne den Sachsen-Schmuck wäre der Zug wenig aufgefallen: Am 30. November 1968 kam es zur letzten Fahrt von Barth nach Klausdorf, mit dabei eine Handvoll Eisenbahnfreunde.

Selbst das Wetter blies Trübsal. Der Lokomotive 99 5611, heute in Südfrankreich, hatte man zum Abschied symbolisch ein Haltestellenschild verpasst.



Foto: Otte, Slg. Scheffler

Die Übersichtsaufnahme von 1956 zeigt die zweite Gelenklok der FKB im Bahnhof Stralsund-Ost. Viel hat sich nicht geändert seit der Auslieferung im Jahr 1910, am auffälligsten war die elektrische Beleuchtung. Die Loks hatten lediglich eine Wurfhebel-Handbremse, die auf zwei Achsen wirkte.

1910 ein zweites Exemplar gleicher Ausführung, FKB 8[ii] und schließlich 1913 Lok 9[ii] von Hanomag. Die drei Maschinen blieben die einzigen Gelenklokomotiven der FKB. Lok 9[ii] musste im Ersten Weltkrieg abgegeben werden und ging verloren. Unter der Verwaltung der Pommerschen Landesbahnen trugen die Lokomotiven in den 1940er-Jahren die Nummern 165 und 166. Die DR übernahm sie schließlich als 99 5621 und 99 5622. Ihre Ausmusterung erfolgte am 22. Juli 1967 (99 5622) respektive 30. September 1970, die Zerlegung in Görlitz jeweils wenige Wochen später. Bis zum Ende waren die beiden Mallet-Maschinen unverzichtbar geblieben.

Am 30. November 1968 blies man zum Abschied, ausgenommen nur der etwa 14 Kilometer lange Abschnitt von Barth nach Hermannshof. Mit viermaligem Umsteigen ging es über Nacht hinauf. Günter Meyer kam mit eigenem Blumenstrauß, den er zur Überraschung der Personale an die Rauchkammertür der 99 5611 heftete und mit Kreide seine bereits obligatorischen Abschiedssprüche fertigte, dazu Dieter Wünschmann aus Leipzig, der sich zunehmend auch für schmale Spuren interessierte, und ich selbst, der für solche Unternehmungen stets zu haben war. Und wo blieb die Berliner Abordnung? Lediglich Helmut Pochadt war als Vertreter der inzwischen neu gegründeten AG Kleinbahnfreunde Berlin zugegen. Andere Fotografen sahen wir trotz reger Betriebsamkeit nicht. Zehn Jahre später hätte das anders ausgesehen. Dann wären zum Streckenabschied mindestens ebenso viele Fotografen wie mitfahrende Abschiedsgäste vor Ort gewesen. Doch rückblickend waren wir Eisenbahner stolz, unter Kollegen sächsische Pioniere einer inzwischen riesig gewachsenen Anhängerschaft gewesen zu sein. *R. Scheffler, oh*



Foto: Scheffler

1968 traf Reiner Scheffler die erste FKB-Mallet-Lok im Raw Görlitz wieder. Bis zuletzt befand sich am Dampfdom ihre originale Pfeife aus dem Baujahr 1902.

Bayerisch-Schwaben und die ehemalige Bundesbahndirektion Augsburg hatten Dampflokfreunden zwischen Donau-Ries und Bodensee früher viel zu bieten.



Am Morgen des 12. Oktober 1951 standen im Augsburger Hauptbahnhof zwei edle Schnellzuglokomotiven zur Abfahrt bereit: Die 18 502 fuhr in Richtung Buchloe. E 18 10 hingegen war in Richtung München unterwegs.

Schwabens Schienen

Bayerisch-Schwaben wurde schon früh von einem Netz wichtiger Fernstrecken überzogen. Die München-Augsburger-Eisenbahn, die Ludwig-Süd-Nord-Bahn von Hof über Augsburg nach Lindau und die Maximiliansbahn von Augsburg nach Ulm machten Mitte des 19. Jahrhunderts den Anfang. Es folgte eine ganze Reihe wichtiger Hauptbahnen für den nationalen und internationalen Verkehr.

Die 1840 eröffnete München-Augsburger-Eisenbahn gilt nach Nürnberg – Fürth als zweite Bahnstrecke Bayerns. Sie wurde anfangs nicht nur mit Dampfloks, sondern teilweise auch mit Pferden betrieben. Den Bau und den Verkehr wickelte zunächst die private München-Augsburger Eisenbahn-Gesellschaft ab, bevor die Strecke am 1. Oktober 1844 an den Staat überging. Heute gehört diese Ur-Strecke zu den meistbefahrenen Linien in Deutschland. Im Juni 2011 wird der viergleisige Betrieb im Abschnitt Augsburg – München eröffnet, der künftig ein wichtiges Element der (Hochgeschwindigkeits-) „Magistrale für Europa" zwischen Paris und Budapest sein wird.



Der Lokführer der 18 486 übernimmt in Augsburg im Dezember 1951 den Bremszettel vor seiner Abfahrt nach Buchloe.

Die Ludwig-Süd-Nord-Bahn von Hof nach Lindau wurde 1854 fertiggestellt und gilt als erste bayerische Staatsbahn und als größtes jemals in Bayern ausgeführtes Bahnbauprojekt mit einer Gesamtlänge von 565 Kilometern. Mit der Ludwig-Süd-Nord-Bahn wurde die wichtige Verbindung vom Bodensee bis nach Sachsen hergestellt.

Als „Maximiliansbahn" wurde die unter dem bayerischen König Maximilian II. vollendete Gesamtstrecke Salzburg – München – Augsburg – Ulm bezeichnet. Sie galt von Anfang an als wichtige Ost-West-Verbindung von Württemberg quer durch Bayern nach Österreich. Mit ihrer Inbetriebnahme am 1. März 1854 war der durchgehende Eisenbahnverkehr zwischen Wien und Paris über Augsburg und Ulm möglich.

Später kamen weitere Hauptstrecken hinzu, die das Schienenwegenetz immer engmaschiger werden ließen, darunter die Paartalbahn Augsburg – Ingolstadt (1875), die Illertalbahn Neu Ulm – Memmingen – Kempten (1863) oder die Mittelschwabenachse von München nach Memmingen (1874). Auf diesen Hauptbahnen wurden schon zur Dampflokzeit gewaltige Transportleistungen erbracht.



Historische Ansichtskarte aus Schongau, das zwar kein Teil des Regierungsbezirks Schwaben ist, aber als Bahnhof und Bw stets zur Direktion Augsburg gehörte.

Doch Bayerisch-Schwaben ist auch klassisches Nebenbahnland. Die unruhige Topographie mit Bergen und Tälern im Süden, aber auch die geringe Wirtschaftskraft in manchen Gegenden im 19. und im frühen 20. Jahrhundert zwangen zur Sparsamkeit beim Bau von Eisenbahnen. Jedoch schon Ende des 19. Jahrhunderts wollten auch abseits gelegene Dörfer und Städte von den Vorteilen der Schiene profitieren. Handwerker, Bauern, Waldbesitzer und Fabrikanten drangen darauf, ihre Produkte mit der Eisenbahn in alle Welt zu verschicken.

Angesichts leerer Staatskassen mussten sich viele interessierte Gemeinden selbst an der Finanzierung der Nebenbahnen beteiligen. Der Bau wurde, so wörtlich, auf ein „der Billigkeit entsprechendes Maß zurückgeführt". Oberstes Gebot war also die Sparsamkeit: Die Trassen sollten ganz oder teilweise auf geeigneten Straßen verlaufen, wodurch man die Kosten für den Grunderwerb und die Erdarbeiten begrenzen wollte. Ansonsten hatten sich die Bahnlinien so weit wie möglich der Topographie anzupassen und sollten um Berge herum fahren und ohne größere Dämme oder Einschnitte über Bodenwellen führen.

Die Sparsamkeit ging sogar so weit, dass die Geschwindigkeit mancher Bahnen auf 30 km/h begrenzt wurde. Dort, wo der Bahnkörper auf öffentlichen Straßen projektiert war, sahen die Vorschriften sogar nur 15 km/h vor. Die beteiligten Gemeinden verpflichteten sich, auf eigene Kosten Wege und Straßen zu den Stationen zu bauen, Steinbrüche und Kiesgruben zur

Winter im Allgäu: Stimmungsbild von der Nebenbahn Sonthofen – Oberstdorf.





Der Bahnhof Donauwörth im Jahr 1939: Das stattliche Empfangsgebäude wurde im Zweiten Weltkrieg weitgehend zerstört.



Lokalbahnromantik in Schwaben: Das Bahnhofsgebäude von Legau dient heute als Wohnhaus.

Ausbeutung zur Verfügung zu stellen und die Wasserversorgung der Bahnhöfe herzustellen.

Auf diese Weise entstanden viele Strecken, die je nach gesetzlicher Grundlage als Vicinalbahnen, Sekundärbahnen oder Lokalbahnen bezeichnet wurden. Erst 1905 wurde der Begriff der Nebenbahnen eingeführt. Sie alle erschlossen entlegene Landschaften, wurden oft als Bimmelbahnen belächelt und hatten trotzdem erheblichen Anteil am Fortschritt in Schwaben.

Viele dieser Bahnlinien sind inzwischen stillgelegt und vergessen. Kaum noch Spuren finden sich von den einstigen Lokalbahnen Pfaffenhausen – Kirchheim oder Kaufbeuren – Schongau. Auf den ehemaligen Bahntrassen zwischen Kempten und Isny oder zwischen Marktoberdorf und Lechbruck befinden sich heute Radwanderwege. Schmerzlich vermissen heute nicht nur Eisenbahnfreunde die früheren Zugverbindungen von Augsburg nach Welden oder von Dinkelscherben nach Thannhausen.



Anfang der 60er-Jahre im ehemaligen Kopfbahnhof Kempten: 39 084 ist abfahrbereit, neben ihr eine V 60, Symbol für den Zeitenwechsel.

Eine Sonderstellung unter den schwäbischen Lokalbahnen nahm übrigens die rund fünf Kilometer lange Stichstrecke von Türkheim Bahnhof nach Bad Wörishofen ein. Sie wurde 1896 eröffnet und ging als erste elektrische Eisenbahn Bayerns in die Geschichte ein. Ab 1905 wurde die „Bäderbahn“ von der privaten Localbahn-Actiengesellschaft München (LAG) betrieben, bis die LAG am 31. Dezember 1938 per Gesetz aufgelöst und der Reichsbahn einverleibt wurde. Der elektrische Betrieb zwischen Türkheim und Bad Wörishofen wurde mit Beginn des Zweiten Weltkrieges auf Dampfloks und später auf Akku- und Dieseltriebwagen umgestellt.

Wichtiger Bestandteil in der Geschichte der ehemaligen Reichs- und Bundesbahndirektion Augsburg war auch die Bodensee-Schifffahrt. Schon 1863 hatte die Bahnverwaltung die Kontrolle über die bis dahin privaten Dampfschiffe auf dem Bodensee übernommen. Die Bodensee-Schifffahrt stand fortan unter dem Zeichen des Flügelrades und war für die beteiligten Bahnverwaltungen stets auch ein Prestigeobjekt: Im Wetteifer um das größte und schönste Schiff stellten die Bahnen Bayerns, Württembergs und Ba-

Das Buch



Begleitend zur Ausstellung erscheint Anfang Mai bei der Verlagsgruppe Bahn (VGB) das Buch „Die Dampflokzeit in Schwaben – Eisenbahnnostalgie zwischen Donau-Ries und Bodensee“. Der Bildband (Format 23x23 cm) mit Hardcover führt in stimmungsvollen Schwarz-Weiß-Fotos durch die Zeit zwischen 1920 und 1975. Bildmotive sind der Dampflokbetrieb auf den Haupt- und Nebenbahnen, Eisenbahner bei der Arbeit, idyllische Szenen links und rechts der Gleise und historische Eisenbahngebäude. Eine Streckenkarte und eine Statistik zur ehemaligen BD Augsburg runden das Buch ab. Erhältlich ist das Buch direkt bei der VGB (Best.-Nr.: 581101) oder im Buchhandel zum Preis von 19,95 Euro.



Foto: Archiv VGBahn

Carl Bellingrodt drückte auf den Auslöser seiner Kamera, als 1953 die 39 141 mit einem Eilzug nach Lindau auf den Inselbahnhof einfuhr.

dens im 19. Jahrhundert immer neue und prächtigere Salondampfer in Dienst. Am 1. April 1920 übernahm die Deutsche Reichsbahn die Dampfer der ehemaligen Länderbahnen. Das änderte zunächst nichts an der Struktur der Schifffahrt, da die alten Direktionen in Karlsruhe (Baden), Stuttgart (Württemberg) und Augsburg (Bayern)



Fotos (8): Sammlung Hehl

Der Fotograf der BD Augsburg dokumentierte in den 1950er-Jahren die neue Sprechfunkanlage auf dem Führerstand einer Augsburger Rangier-Dampflok.

erhalten blieben. Erst die DB konzentrierte 1962 die Verwaltung der Bodensee-Schifffahrt in Karlsruhe.

Rund zehn Jahre später, am 1. Juni 1972, wurde die traditionsreiche Bundesbahndirektion Augsburg aufgelöst. Ihr Streckennetz wurde weitgehend der Direktion München angegliedert. *Markus Hehl/al*

Die Ausstellung

Die Reichs- und Bundesbahndirektion Augsburg beschäftigte über Jahrzehnte hinweg Fotografen, die hauptsächlich Gebäude, Brücken und Baustellen dokumentieren sollten. Ganz nebenbei entstanden aber auch stimmungsvolle Fotos von Eisenbahnern bei der Arbeit, von Szenen am Bahnsteig oder Dampfloks in der Landschaft. Erstmals zeigt der Bahnpark Augsburg diese Fotografien im Rahmen einer Sonderausstellung in der Dampflokhalle. Ergänzt wird die Präsentation großformatiger Abzüge durch Aufnahmen aus privaten Archiven. Rechtzeitig zur Ausstellungseröffnung traf auch ein passendes Original-Exponat im Bahnpark ein: Das DB-Museum stellte 64 446 als Leihgabe zur Verfügung. Dampflokomotiven der Baureihe 64 waren über Jahrzehnte in Augsburg stationiert und versahen ihren Dienst auf allen Haupt- und Nebenbahnen Schwabens. Zu sehen ist die Ausstellung zu den Öffnungszeiten des Bahnparks Augsburg: Sonntags, 1. Mai, 5. Juni, 3. Juli, 7. August, 4. September, Samstag/Sonntag/Montag, 1./2./3. Oktober und Samstag/Sonntag, 3./4. Dezember 2011, jeweils von 10.30 bis 17 Uhr. Weitere Informationen unter: www.bahnpark-augsburg.eu



Lebens-Bahnen

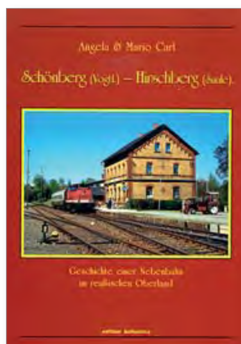
Ditmar Wurche: Letzte Lichter. Frankfurter Literaturverlag, Frankfurt am Main 2010. ISBN 978-3-8372-0144-4, 458 Seiten, keine Abbildungen; Preis: 19,80 Euro.

■ Im Allgemeinen sind von Juristen verfasste Schriftstücke zumeist mit Ärger verbunden und zudem schwer verständlich. Erfreulicherweise trifft weder das eine noch das andere auf diesen Roman zu, in dessen Mittelpunkt R. steht, Rechtsgelehrter wider Willen und Eisenbahner im nichttechnischen Dienst ohne Überzeugung. Der Autor, selbst Dr. jur., erweist sich beim Nachzeichnen der Lebensgeschichte des R. als profunder Kenner nicht nur, aber eben auch der Bahn und ihrer Interna. Ihm gelingt zudem nicht ohne Augenzwinkern ein Abriss deutsch-deutscher Historie, der wohl nicht von ungefähr autobiographische Elemente enthält. Die Frage nach dem Sinn des Lebens trägt bei den Antwortversuchen des Protagonisten gelegentlich durchaus kafkaeske und weniger Monty-Python-Züge, gleichwohl legt man das niveauvoll-unterhaltsame Buch nicht mehr aus der Hand bis zum bitterbösen Schlussakkord. *hc*

● ***Fazit: Wer sucht, der findet: Absolut empfehlenswert***

Stichbahn zur Grenze

Angela u. Mario Carl: Schönberg (Vogtl.) – Hirschberg (Saale). edition bohemica, Himmelkron 2010. ISBN 978-3-940819-14-7, 160 Seiten, 199 Schwarzweiß-, 166 Farbabbildungen; Preis: 29,95 Euro.



■ Die vogtländische Nebenbahn nach Hirschberg wurde nur selten mit besonderem Augenmerk bedacht und hat doch eine wechselvolle und interessante Geschichte aufzuweisen. So füllten sich die 160 Seiten im Format DIN A4 mit unzähligen Dokumenten, Fotos und Überlieferungen, die sich zum Teil spannend wie Belletristik lesen. Das Buch des auf böhmische und vogtländische Themen spezialisierten Verlags hat eine saubere, ansprechende Gestaltung und überwiegend sehr gute Bild- und Druckqualität zu bieten. Eine gründliche Recherche wird offenbar und die Abhandlung dürfte als äußerst umfassend zu bezeichnen sein. *oh*

● ***Fazit: Aufwendig recherchierte Streckenabhandlung***



Außerdem erschienen

Praktisches Typenhandbuch

Horst J. Obermayer: Deutsche Dampflokomotiven. Regelspur. Heel-Verlag, Königswinter 2011 (Reprint der Taschenbuch-Originalausgabe von 1979). ISBN 978-3-86852-386-7, 270 S. 240 Sw-Abb.; Preis: Euro 9,95.

Das Buch umfasst die im Nummernplan von 1925 erfassten Gattungen sowie folgende Neuentwicklungen.

● **Handliches Nachschlagewerk**

Französische Amouren

Olivier Constant: Les Pacific Nord. Le Train, Betschdorf 2010. ISSN 1267-5008, 96 Seiten, 159 Schwarzweiß-, 14 Farbabbildungen; Preis: Euro 15,00.

Die Le-Train-Spezialausgabe 64 präsentiert die legendären Dampfloks der Reihen 231 A bis E in Nordfrankreich.

● **Viele historische Aufnahmen aus dem Betriebsalltag**

Börde- und Weser-Reminiszenz

Garrelt Riepelmeier: Die Strecke Scherfede – Holzminden. DGEG-Medien, Hövelhof 2010. ISBN 978-3-937189-56-7, 192 Seiten, 199 Sw-, 38 Farbabb.; Preis: 29,80 Euro.



■ Aus Sicht der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft (BME) war´s ein logischer Anschluss an die eigene, in Scherfede nach Warburg abbiegende Obere Ruhrtalbahn. Aus späterer Sicht, im Lichte der Verstaatlichung und erst recht nach dem Zweiten Weltkrieg, erwies sich die Strecke nach Holzminden aufgrund des dichtgewobenen Bahnnetzes im Dreiländereck als vernachlässigbare Größe. Gleichwohl genießt diese 1876 eröffnete und bis 2004 abschnittsweise abgebaute Verbindungsbahn nicht zuletzt wegen der landschaftlichen Reize und ihrer Betriebseinrichtungen einen fast legendären Ruf. Dem wird der Autor mit Bild und Wort auch ohne Pathos gerecht. *hc*

● ***Fazit: Stationsgleispläne eine Modellbaufundgrube***

Ostbayerische Eisenbahnhistorie

Josef Dollhofer: Feuerross und Flügelrad in Ostbayern. Verlag Friedrich Pustet, Regensburg 2010. ISBN 978-3-7917-2300-6, 576 S., 273 Farb- und Sw-Abb.; Preis: 39,90 Euro.



■ Der Titel des Buches ist ja ein wenig sperrig, dessen Inhalt jedoch ganz und gar nicht. Josef Dollhofer hat sich die letzten Jahre intensivst mit der Geschichte der Bayerischen Ostbahn beschäftigt und ein ebenso umfangreiches wie lesenswertes Standardwerk über die Frühgeschichte der Eisenbahnen in Niederbayern und der Oberpfalz geschrieben. Ausführlich geht er auf die einzelnen Bahnstrecken ein, schildert, unter welchen Bedingungen sie gebaut wurden und welche Schwierigkeiten dem Eisenbahnbau in der Region im Wege standen. Obwohl aus der Ära nur wenige Fotos existieren, gelang es dem Autor, sein Buch interessant zu illustrieren. *al*

● ***Fazit: Auch Nicht-Ostbayern sehr zu empfehlen!***



An MODELLEISENBAHNER
„Leserbriefe", Am Fohlenhof 9a
D-82256 Fürstenfeldbruck
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

Sonderfahrten

Betrifft: „Die Zackenbahn lebt", Heft 4/2011

Endlich berichtet eine deutsche Eisenbahnzeitschrift von der Rekonstruktion der Zackenbahn. Es gibt sogar ein Projekt, den Lokschuppen in Korenov zu rekonstruieren, um die noch vorhandene Zahnraddampflok 404.003 und die zwei Zahnraddieselloks vor Ort zeigen zu können. Mit letzteren finden öfter Sonderfahrten auf der denkmalgeschützten Strecke statt (Termine: www.zubacka.cz). ***Wolfgang Domeyer, E-Mail***

Heiße Methode

Betrifft: „Puffer im Eigenbau", Heft 4/2011

Meine Methode geht schneller: Die Blaupinnen habe ich an der Gasflamme am Küchenherd auf Rotglut erwärmt, dann in die Pufferbohle eingeschoben. ***Bernhard Solyga, 10245 Berlin***

Falsche Farbe

Betrifft: „Made in China", Heft 3/2011

Mit Interesse las ich Ihren Beitrag über den weltgrößten Hersteller von Modelleisenbahnartikeln, unter anderen für Liliput. Mit genanntem Markenunternehmen hatte ich unlängst Kontakt wegen des neulich ausgelieferten Triebzuges ET 429, Flirt, der DB. Trotz der in Ihrem Beitrag lobend hervorgehobenen Sorgfalt ging bei dem neuen Modell deutlich etwas daneben. Ich wurde bei den Anschriften stutzig, weshalb die meisten Angaben im Bereich der Langträger und Schürzen in Schwarz ausgeführt sind. Es müssten alle Anschriften auf basaltgrauem Untergrund lichtgrau, gegebenenfalls weiß mit Ausnahme einzelner gelber bzw. roter Bremsanschriften und -symbole erfolgen. Beim Liliput-Modell desselben Vorbilds in Nenngröße N sind diese richtig. ***Andreas Altmann, DB AG (TQP), 10557 Berlin***

Anmerkung der Redaktion: Unser Leser hat vollkommen Recht. Auch uns ist kein Vorbild-429 der DB AG bekannt, der besagte schwarze Anschriften aufweist.

Aprilscherz

Betrifft: „ICE 2 sollen verkauft werden", Heft 4/2011

Glückwunsch zum gelungenen Aprilscherz. Aber ehrlich: Der ICE 2 sieht so viel besser aus als in diesem langweiligen Weiß mit roten Streifchen.
Gerhard Petkelis, E-Mail

• Verkaufen • Suchen • Tauschen



GüterBahnhof

Verkäufe
Dies + Das

www.ewd-digital.de

Digitalumbau, Sound-Einbau ESU, Uhlenbrock, mit Einbau ab € 30,–. H.-B. Leppkes, Elsternweg 47, 47804 Krefeld. Tel.: 02151/362797 (Mo.–Fr. von 15–18.30 Uhr).

Modellbahnen in allen Spurweiten
www.modellbahn-weber.de

Märklin Oberleitung: 109 Masten, Kreuzungstücke, 154 Fahrdrähte, 10 Turmmaste, alles € 70,–. Tel.: 030/8177969.

www.finster-trassenmodultechnik.de

**Mehr als 600 Titel direkt verfügbar!
Besuchen Sie den VGB-Shop,
Am Fohlenhof 9,
82256 Fürstenfeldbruck**

www.Ladegut-Modellbahn.de

www.modellbahnladen-online.de
NEU + Gebraucht: TT, N, H0, H0m, DDR, Autos..., ANKAUF und VERKAUF, Tel: 0871/8000170.

Fleischmann-H0-Anlage, B 180 bis 140 x L 300 cm, auf Stahlrahmen mit Räder, 4 Stromkreise. Bitte Fotos und Einzelheiten anfordern. Preis € 1800,– VB. Tel.: 030/7455476.

www.lok-doc-wevering.de

Modellbau Peter Modelleisenbahnen aller Spurweiten, Zubehör, Gebäude. Tel.: 0351/4759994, www.modellbau peter.com.

www.Feines-in-TT.de

60 JAHR MONTANUNION
www.joswoodgmbh.de
Fon: 0202/4964790

Verkaufe Ersatzteile Piko H0, N sowie TT. Bitte Liste anfordern: Petra Wawrzyniak, Straße der Einheit 4, 04420 Markranstadt-Kulkwitz. Tel.: 034205/423077.

www.modellbau-chocholaty.de

Verk. TT-Gleismaterial, MEB 35 Jg. kompl., 13 Jg. unvollst. sowie div. Fach- u. Sachliteratur. Tel.: 0371/3300674.

www.qmb-modellbau.de

Wir bringen Ihre Modellbahn in Schwung: www.TLS-Modellbahn-Plausch.de. Sprechen Sie uns an. Wir nehmen uns Zeit für Sie. Tel.: 06150/83910, Fax: 06150/81739. NEU: Große Schauanlage www. modellbahnschau-odenwald.de.

www.gelstertalbahn.de

Verbeck-Lokschilder weiterhin erhältlich: www.mk-schilderversand.de

Verk. BR 03, BR 41, Piko H0, BR 89 H0 Fleischm., BR 106 Gütz., BR 52, Gützold Wannent. H0, Schlusslaternen DR. R. Wolter, Am Hollerbusch 7, 18059 Fahrenholz. Tel.: 0176/38005028, roland.wolter@t-online.de.

KKW-modellbahn-reparaturservice.de

geschaeft@diba-modellbahnen.de

Verkäufe
Fahrzeuge 0, I, II

LGB 23802 BR996001 m. Sound 3172 Krombacher; 3072 Florida-Boy; Pola Wasser+Windmühle; Kirche etc., Preiser-Fig.+BS+Zubehör, alles unbesp., 50% unter NP. 05132/5990554.

www.besiggmbh.de

Verk. Feldbahnlok 0m blau (16,5 mm Spurw.) € 60,–. Tel.: 0345/8055946.

LGB Harzdampf 2080D € 280,–; 4030 € 60,–; Soundwg. 41355 € 80,–; Zillertal 3107 € 60,–; Bierwg. Thurn + Taxis 4126 € 95,–; Fakultativwg. 4039 € 60,–. Anfr. per Mail lok83@gmx.de.

www.spur-0.de

Verkaufe folgende Spur-0-Loks: Gebauer BR 89 (T3) € 1200,–; Hübner BR 91 (T9)-Supermodell € 1990,– und Hübner BR 92 (T13) € 1460,–, alles DR und Vitrinenmodelle. Zeiske, Tel.: 05067/1610.

Kpl. Personenzüge „Stadtilm" Spur 0, Gleisanlage Modellgleis 5-tlg., Platte 4,55 x 2 m. Märklin Spur 1 Starterset 55031 m. 2 Zügen im Karton. Tel.: 01522/3623164 (abends), keine SMS.

Kiss 94 1538, Spur 0, mit Lenz-Digital, ESU-Sound, kaum gelaufen, Lenz X05, OM12, Auto-Modelle in Sp. 0. Liste gg. € 0,55. U. Fröhberg, Kasinoweg 33a, 34369 Hofgeismar.

LGB Art.-Nr. 47655 Carboose 4-achs., engl. Beschrift. world of LGB, OVP, neu € 110,–; LGB Autotransp. Rhät. Bahn L = 63 cm, Eigenbau, Kunststoff € 90,–. Tel.: 08106/7022.

**Blätterkatalog
www.weinert-modellbau.de**

Märklin Spur 1: BR 38, E 91, V 10 (212), 3-achsige Umbauwagen, Güterwagen, rechte Weichen, Prellböcke, Hauptsignal, Präsentationsbrett. Tel.: 030/46067382.

LGB Sondermodell 1990, Bierwagen Börde Pils, auf Basis LGB Bierwg. 4131, lim. Auflage, 50 Stck. mit Zertifikat + Prospekt der Bördebrauerei, MD Ausstellungskatalog der Modellbahnausstellung in Magdeburg v. 1990 € 225,–. Bierwagen 4126 Thurn + Taxis € 100,–. Tel.: 0391/6224412, 0157/77797043.

Modell Eisen Bahner

MIBA

Eisenbahn JOURNAL

Kleinanzeigen mit Riesenreichweite! Jetzt erreichen Sie noch mehr Interessenten – der Anzeigenpool von MODELLEISENBAHNER, MIBA und Eisenbahn-Journal verschafft privaten und gewerblichen Kleinanzeigen den maximalen Wirkungsgrad!
Ab sofort erscheint jede MEB-Kleinanzeige parallel nicht nur im GÜTERBAHNHOF des MODELLEISENBAHNER, sondern auch im MINI-MARKT des Eisenbahn-Journals und der MIBA. Somit sind Sie in den wichtigsten Zeitschriften für Modellbahner und Eisenbahnfans in Europa vertreten.
Und das Schönste ist der kleine Preis für Ihre Kleinanzeige: Für nur € 5,– pro 5 Zeilen sichern Sie sich die Aufmerksamkeit von mehr als 170.000 Lesern*. Eine Kleinanzeige, fünffache Wirkung – nutzen Sie unser Auftragsformular auf Seite 45.
Für Internet-Nutzer gibt's den Kleinanzeigencoupon auch als PDF-Dokument zum Ausdrucken unter www.modelleisenbahner.de

Anzeigenschluss für Heft 7/2011 ist der 06.05.2011

Alle später eingehenden Anzeigen werden automatisch in der nächsten Ausgabe veröffentlicht. Antwort auf Chiffre-Anzeigen schicken Sie an: VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Anzeigenabtlg., Chiffre-Nr. ...., Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck.

*Leseranalyse Februar 2010

VERKÄUFE

Fahrzeuge H0, H0e, H0m

www.jbmodellbahnservice.de

RhB + FO BEMO: 746141 Zementsilo. Tiefenkastel (Metall) € 100,–; Lok 1256122 Ge 2/4 € 150,–; Steuerwagen 3287123 € 35,–; 3268 1. Kl. € 35,–; 3253 2. Kl. grün € 35,–; 3264 Pw grün € 30,–; 3265126 Pw rot € 30,–; 3269121 4-achs. Pw rot € 35,–; 2254 FO GBv € 25,–; 2279110 Rhäzünser € 25,–; 3264182 Fahrradwagen € 35,–; 2274321 MOB Henniez € 25,–; 3 Mohrenköpfe zus. € 80,–; 2 Hochbordwagen 2255 + 1 Hochbordwagen 2251 € 80,–; 3 Holztransportwagen € 75,–; Niederbordwagen grau € 20,–; 2 Kübelwagen 2258 zus. € 50,–; Niederbordwagen braun 2268102 € 20,–; 5 Gedecke Wagen GB/Gbk-v zus. € 120,–. Versand Inland € 8,–/€ 12,–: H.J. Spieth, Tel.: 0711/796614, Fax: 0711/7970657.

www.modellbahn-apitz.de

www.augsburger-lokschuppen.de

Micro-Metakit für € 9,90?
www.traum-modell.de

Bemo-Loks, nicht gefahren, in OVP, zu verkaufen. 0179/4934971 oder E-Mail: eisenbahn2@gmx.de. Fotos vorhanden.

www.zum-alten-Dampfross.de

www.Spielewelt-am-See.de
Kleinserien und Co. in H0-TT-N

Biete günstig russische H0 Panzerzüge, Eisenbahnen, Autos und Gebäude. Meist Eigenbau, auch nach deutschen Vorbildern, Liste frei. Kondratiev, Postfach 780, RUS-199155 Petersburg. petrocon@yandex.ru.

www.modellbahnshop-remscheid.de

www.Modellbau-Gloeckner.de

Epoche I, H0, Micro, Bavaria, Fuchs, 60 Loks, 25 Pers.-, 135 G-Wg. sowie über 70 Bausätze M+F. Tel.: 08651/4490.

www.suchundfind-stuttgart.de

Märklin H0 im OK, unbespielt: 33190 BR 17.0 DRG € 200,–; 34988 P 8 der KPEV € 110,–; 46034 Wg.-Set Kohletransp. 5 Wg. € 70,–; 46168 Wg.-Set Orgeltransp. € 60,–; 47901 Wg.-Set Gleisbauzug € 65,–; diverse Bierwg. je € 10,–. Bitte Liste anfordern, Tel.: 030/8151706.

www.TTM-Shop.de

Verschiedene Messingloks zu verkaufen. Tel.: 0179/4934971 oder E-Mail eisenbahn2@gmx.de. Fotos vorhanden.

Modellbahneck Ethner
Freyburger Str. 4 • 06618 Naumburg
Tel. 0 34 45/20 22 21
modellbahneck-ethner@t-online.de
Wir führen alle gängigen Modellbahnhersteller und Zubehörlieferanten sowie Kleinserienhersteller
– außer Märklin –
Drei-Leiter-Modelle anderer Hersteller möglich!
Schreiben Sie uns Ihre Wünsche und wir erstellen Ihnen ein Angebot!



Der Lokschuppen Dortmund GmbH
Der Lokschuppen Dortmund GmbH, Märkische Str. 227, 44141 Dortmund
Tel.: 0231 / 412920, Fax 0231 / 421916,
Internet: www.lokschuppen.com
e-mail: lokschuppen@t-online.de
Wir leben Modelleisenbahnen und Modellautos!! Auf über 700 qm präsentiert Ihnen der Lokschuppen in 72 Vitrinen über 5000 Lokomotiven aller Spurgrößen. Riesenauswahl an Fahrzeugen, Zubehör, Modellautos, Lego, Playmobil usw. So etwas haben Sie wahrscheinlich noch nicht gesehen. Der weiteste Weg sollte Sie nicht daran hindern uns zu besuchen. Versand über Online-Shop, Schauanlage im Geschäft.
EUROTRAIN

www.werner-und-dutine.de

www.US-Modellbahner.de

Verkaufe doppelte Kleinserienmodelle namhafter Hersteller, sowie große Sammlung Industriemodelle, auch USA Sound-Loks. Ebenfalls Super Gleichstrom-Anlage aus Fremo Modulen mit Riesen Bw, Bilder auf Anfrage. info@safe-gmbh.de oder Tel.: 02641/28466.

www.remiwe.de

Große Märklin Digital-Anlage wird aufgelöst. Loks, Zugpackungen, Waggons, C-Gleise, viel Zubehör, Ersatzteile, Autos, Hausbausätze Auhagen, Faller, Kibri, Pola, Vollmer, Kataloge, Zeitschriften. Alles neuwertig in Originalverpackung. Liste kostenlos. Tel. + Fax: 08043/918655. H. Klotz, Niggeln 39 1/4, 83676 Jachenau.

Moba-RUCKERT
Buchloe, Tel.: 08241/90853

Modellb. e+j Kassel Tel.: 0561/27815

www.Langmesser-Modellwelt.de

Biete Weinert Fertigmodelle der HSB Epoche 3, BR 996102, BR 99247, BR 996001, BR 995811, TW 1 und TW 3 in Lackierung der NWEG. Preis nach Vereinbarung. Tel.: 0172/3839180.

www.puerner.de

www.modelltechnik-ziegler.de

Mariazeller Bahn H0e: Roco 34000 Set 5 Personenwg. € 100,–; Lil. Set 4 Personenwg. braun € 80,–; Stängl MARIAZELLER BAR € 40,– + YBBSTAL BUFFET € 40,–; Roco 3 Personenwag. 34003-05 braun € 70,–; Roco 5 Güterwagen 2 x 34520, je 1 x 34521/22 und 34524 blauer Fahrradwagen € 100,–; M+D 2 x 3-achs. Drehschemelwg. € 30,– zus. € 380,–. Versand Inland € 8,–. H.J. Spieth, Tel.: 0711/796614, Fax: 0711/7970657.

www.khk-modellbahn.de

Preussen-Geschenksets: Fl. 4881 T 16 Personenzug (1984) € 150, Fl. 4886 T 16 Güterzug (1989) € 150, Fl. 4890 T 18 Personenzug (1993) € 180, Li. 351010 Langenschwalbacher 4er Set Ep. 1 € 100, Li. 12602 SVT 137 DRG € 120, Fl. 4160 BR 38 Ep. 3 Bw Bestwig € 120, Fl. 6154 kleine Drehscheibe, Nutzlänge 183 mm € 120, alles OVP, neuwertig. Tel.: 0212/320637.

www.baehnlewerkstatt.de

Märklin H0: 3015 Krokodil, 3024 E 18 3077 Schienenzeppelin, 3108 BR 44 481 kpl. € 800,– an Selbstabholer zu verk. Paul Vater, Dorfstr. 36, 39624 Kalbe OT Güssefeld. 039009/90775.

www.breyer-modellbahnen.de

Stellwerk Kalthof Ihr Modellbahn-Profi
Stellwerk Kalthof Inh. J. Kaiser e.K.
Neue Anschrift: 58675 Hemer Geitbecke 7
Tel. 02372/55920-35 Fax 02372/55920-38
MÄRKLIN - TRIX - FALLER - BRAWA
FLEISCHMANN - VOLLMER - ROCO
PIKO - NOCH - BUSCH - BREKINA
WIKING - HERPA - RM - VIESSMANN
märklin LGB
Die neue Versandliste 2011 ist da !
Prallvoll mit supergünstigen Preisen und den aktuellen Messe-Neuheiten senden wir sie Ihnen für EUR 2,75 in Briefm. (5x € 0,55) gern kurzfristig zu. Bitte Baugr. angeben!
Internet: www.stellwerk-kalthof.de E-Mail: stellwerk-kalthof@t-online.de

ACCUCRAFT TRAINS
NEUHEIT 2011
DRG Baureihe 45
Limitiertes Live-Steam Modell im Maßstab 1:32, 45 mm Spurweite, Gas gefeuert.
Ausstattung: 3-Zylinder Triebwerk, Achs- u. Handspeisepumpe, Manometer, Wasserstand, Zylinderentwässerung ...
Vorbestellpreis bis 21. September 2011
4600,- Euro
Schriftliche Vorbestellung erbeten.
Abbildung zeigt BR 45 im Original
MBV SCHUG Accucraft Distributor Europe Neustrasse 18 D-54340 Detzem
Tel: 06507-802326 www.accucraft.de info@accucraft.de

Gützold BR 420001 im OK € 90,–. VT 135 DR ohne OK, guter Zustand € 25,–. Tel.: 03431/571887 (ab 19 Uhr).

www.lokpavillon.de

Loks, Wagen (=2L), Autos u. mehr, neu, unbenutzt, wegen Abbruch d. Vorhabens zu günstigen Preisen. Tel.: 0911/7664879.

www.Modellbahnen-Berlin.de

Restexempl. Kleinserien DMV Bausätze ETA 178 rot/gelb € 50,–. W. Ilgner, Freiberger Str. 10, 09496 Marienberg.

www.kieskemper-shop.de

Verkaufe H0-Sammlung: Flm., Pico, Roco, Brawa, Lima. Liste anfordern. Tel.: 030/7455476.

Zwehrener Modellbau-Lädchen Kassel, Tel.: 0561/46753.

Primex Zg.-Pack. Stahlw. 2704 € 200,–; Jub.-Zug 2750 € 200,–; Jub.-Zug 2760 € 230,–; Orient. 2701 € 300,–; 2 x G&PW. 4186 je € 100,–; Schlafw. 4191 € 100,–; Speis.-W. 4196 € 100,–; Zirk.W. 4584, 4585, 4586 je € 80,–; Chiembahn € 280,–; Bs 13196 € 120,–; BO 13193 € 200,–, kein Versand. Tel.: 07308/7800.

MODELLBAHNSERVICE
Dirk Röhricht • Holtendorf
• Girbigsdorferstr. 36
• 02829 Markersdorf
• Tel. + Fax: 0 35 81 / 70 47 24
Modellbahnsteuerungen, SX, RMX, DCC, Decoder-Einbau, Werkstatt und Zubehör unter:
www.modellbahnservice-dr.de

MODELL Bahn LAND Magdeburg
Modellbahnland Magdeburg GmbH
Große Diesdorfer Str. 14 • 39108 Magdeburg
Tel. 03 91/5 41 52 39 • Fax 03 91/5 41 52 41
www.modellbahnland-magdeburg.de
E-Mail: mail@modellbahnland-magdeburg.de

Ihr Fachgeschäft in Magdeburg für Modelleisenbahnen • Modellautos • Zubehör

Ihr freundliches Fachgeschäft mit der großen Auswahl!

Karsei TT Sortiment 2011

2320	Neubaubahndienstwagen, Werkstattwagen DR Ep. 4	36,90 €
2321	Neubaubahndienstwagen, Wohnwagen DR Ep. 4	36,90 €
2322	Neubaubahndienstwagen, Küchenwagen DR Ep. 4	36,90 €
2323	Neubaubahndienstwagen, Speisewagen DR Ep. 4	36,90 €
2380	Sy- Sy- Umformerwagen DR Ep. 4	44,00 €
2340	Sprengzug Set 1, Sprengwagen und Wasserwagen DR Ep. 3	98,00 €
2341	Sprengzug Set 2, Begleitwagen und Wasserwagen DR Ep. 3	98,00 €
2350	Fahrleitungsmontagewag. FMW 503 DR	77,00 €
2410	Diesellok V 15 DR Ep. III blau	172,00 €
2411	Diesellok BR 101 DR Ep. IV orange	172,00 €
2412	Diesellok V 23 DR Ep. III blau	172,00 €
2413	Diesellok BR 102 DR Ep. IV orange	172,00 €
2414	Diesellok BR 101 DR Ep. IV blau	172,00 €
2415	Diesellok BR 102 DR Ep. IV blau	172,00 €
2470	EL 4 Werklok 1, Industrie-Bahn Schöneweide	167,00 €
2471	EL 4 Werklok 1, Industrie-Bahn grün	167,00 €
2475	Akkulok E 179 11 Berl. S-Bahn Ep. IV	159,00 €
2476	Akkulok E 176 11 grün Ep. III	159,00 €
2477	Akkulok E 176 11 grau Ep. III	159,00 €
2510	MZ 102 Ladekran und Hänger blau	175,00 €
2511	MZ 102 Ladekran und Hänger orange	175,00 €
2512	MZ 102 Ladekran und Hänger gelb	175,00 €
2810	Straßenbahn T57/B57 beige TTm	189,00 €
2821	Straßenbahn T57 Triebwagen beige TTm	159,00 €
2822	Straßenbahn B57 Beiwagen beige TTm	45,00 €
2861	Umbausatz Antrieb ET 54 TTm	59,00 €
2901	Triebwagen T1 der Selketalbahn TTm	172,00 €
2902	Triebwagen 187 003-1 TTm	172,00 €

Angebote freibleibend, Lieferbarkeit, Irrtümer, Preisänderungen ohne Gewähr.
Diese Angebote erhalten Sie auch bei: Modellbahnland Arts, Gladbacher Str. 25, 41747 Viersen. Tel.: 02162/268770, Fax: 02162/268772.

www.1000Loks.de

www.lokraritaetenstuebchen.de

Magazine, Bücher, Kalender, Video-DVDs.
Besuchen Sie den VGB-Shop, Am Fohlenhof 9, 82256 Fürstenfeldbruck

www.modelltom.com

www.modellbahnritzer.de

Verk. H0 gr. Kiste m. Schienen, Weichen, Kreuzungen, Häuser PJ. € 60,–; VTA 137, 3-tlg., € 60,–; vers. Nohab € 40,–/€ 60,–; Fl. V 42 € 40,–, VT 70 € 30,–; E 152 € 40,–, BR 80 € 35,–, BR 81 € 60,–, V 332 € 15,–; V 100 vereinf. € 20,–. Garbisch, Tel.: 0345/8055946.

www.spiel-hobby-Hank.de

Mä. DA800 BR 23 € 80,–; Mä. 3005 BR 23 ORK € 70,–; Mä. 3098 BR 38 ORK € 60,–; Mä. 3425 „Kittel" rot ORK € 90,–; Mä. 3127 „Blauer Pfeil" ORK € 90,–; 2 x Mä.-Primex 3010 BR 38 ORK je € 50,–; 2 x Riv. AC 1093 BR 39 ORK je € 70,–. Tel.: 02454/6350.

www.Feines-in-H0.de

Verk. H0 + H0m + I + LGB: Mä., Li., Tx., Bemo (CH), Lok., Wagen, Gleism., Zubeh., Mä.-Museumswag. u.a., H0-Listen gegen € 0,55 in Briefm., siehe auch Anzeigen in Z + N + Zeitschriften. H. Fessler, Häldelesberg 27, 88471 Laupheim.

Stromabnehmer
www.SOMMERFELDT.de

NIEDERSACHSEN 37574 EINBECK
ALLES FÜR DEN MODELLBAHNER
MHI UND EUROTRAIN MODELLBAHNFACHHÄNDLER

JUNI - AUGUST	SEPTEMBER - MAI
DI - SA 10 - 13 UHR	MO - SA 10 - 13 UHR
MO, DI, DO, FR 15 - 18 UHR	MO - FR 15 - 18.30 UHR

AMT ALLIED MODEL TOYS
ALTENDORFER STRAßE 6, (05561) 7993847
alliedmodeltoyseinbeck@arcor.de

Modellbahn einst + jetzt
34121 Kassel, Esmarchstr. 22 Tel. 05 61/2 78 15 u. 2 34 64

Weinert BS 6219 BR 99.6 H0m, Mab.*	SA	**293,00**
Liliput z.B. L 104593 BR 45 DRG dig. wenige*	SA	**214,00**
Tillig-TT z.B. 02100 BR 23.0 DR Ep. III		**206,90**
Roco z.B. 62290 BR 74 DB Ep. III*	SA	**110,30**
SA 33261 Rh 399 ÖBB H0e **173,30** / 62205 BR 64 DRG*		**157,50**
Gützold 58201 BR 58.30 DR Td. 2'2' T 28		**345,60**
Fl. SA 4030 BR 91 DB **124,40** / 4096 BR 094,5 DB*		**171,70**

Liefermöglichkeit, Irrtum und Preisänderung vorbehalten! Bitte anrufen oder schreiben (schriftl. Anfragen Rückporto). • Mo. 15.00–18.45, Di., Do., Fr., 10.30–13.45 und 15.00–18.45, Mi. u. Sa. 10.30–14.15 • Nähe Auestadion/Ludwig-Mond-Str. hochfahren, 3. Querstraße rechts. Versandkosten bis 5 kg = 5,50 €.

www.modellbahn-pietsch.com

Div. Rollmaterial Gleichstrom diverser Anbieter. Liste von Plagmann, Schubertweg 21, 23795 Bad Segeberg.

www.ddr-in-1zu87.com

Biete Mod. aus Bausatzmontag.: Rai-Mo, Model Loco, Weinert, Günther, Grandspot DMV Faulhabermotorisierung, Airbrush-Lack. Plagmann, Schubertweg 21, 23795 Bad Segeberg.

Blätterkatalog
www.weinert-modellbau.de

Biete: Trix H0 Profi-Clubwagen 2009, Milchtransportwagen Ep. 1, Kgl.Bay. Sts.B., Katalog Nr. 24086, Preis € 25,– plus Porto. Werner Kaufmann, Kölner Str. 12, 28327 Bremen. Tel.: 0421/470218 (ab 18 Uhr).

www.menzels-lokschuppen.de

M+F H0-Baus. Nr. 055 BR 98.11, bay. GtL 4/5 + Superzurüsts. + Steuer. € 240,–; Nr. 21002 ETA177 Speichertriebw. weinr. + Beschriftungssatz € 145,–, + Vers.-Kost. 06332/40877.

günstig: www.DAU-MODELL.de

RhB + FO D+R: 2 rote Pw Chur-Arosa 20031 + 20032 je € 35,–; 2 x 3266 2. Klasse FO je € 30,–; 3 x 3259 2. Klasse FO mit weissen Streifen je € 30,–; Aussichtswagen Bernina € 40,–; 4 Kesselwagen 4-achs. 28180 je € 35,–; 4 Plattformwagen 28261 je € 30,–; Autotransporter-Set 28450 zus. 4 Stück € 150,–; 2 Schotterwagen (Kleinserie) je € 40,–. Versand Inland € 8,–. H.J. Spieth, Tel.: 0711/796614, Fax: 0711/7970657.

www.cdt-werbedruck.de
Fotorealistische Kartonmodelle H0 und H0m
Tel.: 03 71 / 5 36 25 37
fahrbereit vorbereitet

Ätztechnik

Messing- u. Neusilberbleche ab 0,1 mm, zum Selbstätzen, beids. m. Fotolack u. Schutzfolie ab € 4,50, Ätzanlagen ab € 74,20, Belichtungsgeräte, **Ätzteile** f. Z, N, TT, H0, 0, **Lohnätzen** z. B. Ms 0,2x200x300 ab € 22,50,Chemiekalien, Sandstrahl-Set, CAD-Programm, Film-belichtungen, Ms-Profile und mehr...

Ausführlicher u. Informativer **„Katalog MEB"** gegen € 5,00 (Schein/Scheck, wird bei Kauf angerechnet)

SAEMANN **Modell- u. Ätztechnik**
Zweibrücker Str. 58 • D-66953 Pirmasens
Tel. 06331/12440 • Fax 06331/608508
www.saemann-aetztechnik.de

ROLAND
MODELLBAHNSTUDIO
Wartburgstraße 59 • 28217 Bremen
Öffnungszeiten: Mo.–Fr. 10–19 Uhr • Sa. 10–14 Uhr
Ihr Partner in Sachen Modellbahn, Modellautos, Straßenbahnen und Fachliteratur. Ständig wechselnde Gebrauchtwarenangebote.

Große Fahrzeugsammlung Spur N eingetroffen. Viele Raritäten – fragen Sie uns nach Ihrem Wunschmodell.

Tel.: 04 21/61 30 78 • Fax: 04 21/6 16 09 03
www.roland-modellbahnstudio.de • roland.modellbahnstudio@ewetel.net

Alle Tipps zu Kleinanzeigen

So bezahlen Sie:

1. Den Betrag dem Auftrag in bar beilegen oder ...
2. Verrechnungsscheck beilegen oder ...
3. **der einfachste Weg: Abbuchung wählen.** Vollständige Bankverbindung (Bankname, Konto-Nr., Bankleitzahl) angeben. Abbuchungs-Genehmigung gilt nur für diesen einen Auftrag! *Briefmarken können nicht angenommen werden.*

Bitte beachten:

- Für private Wortanzeigen gibt es keine Rechnung.
- Wortanzeigen können nicht farbig hinterlegt oder individuell gestaltet werden.
- Wortanzeigen werden in der Reihenfolge des Eingangs veröffentlicht. Anzeigen, die nach Anzeigenschluss eintreffen, werden automatisch im nächsterreichbaren Heft abgedruckt.

Für Internet-Benutzer:

Sie können Ihre Kleinanzeigen, Ihre Nachrichten, Briefe o. Ä. auch per E-Mail übers Internet an den MODELLEISENBAHNER schicken. Die Redaktion erreichen Sie unter: *redaktion@modelleisenbahner.de*
Kleinanzeigen mailen Sie bitte an *e.freimann@vgbahn.de* oder Sie laden den Coupon unter www.modelleisenbahner.de herunter (PDF-Datei).

Kleinanzeigen, Tauschbörsen und Märkte

ab 5,– €

Ausfüllen – ausschneiden (oder kopieren) – zuschicken:

Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a
D-82256 Fürstenfeldbruck

Tel.: 08141/53481-152
(Fr. Freimann)
Fax: 08141/53481-150
E-Mail: e.freimann@vgbahn.de

Bitte pro Buchstaben, Wortzwischenraum und Satzzeichen ein Kästchen verwenden. Auch Adresse, Telefon etc. (zählt bei der Berechnung mit!) in die Kästchen eintragen (außer bei Chiffre-Anzeigen). Rechnungen werden bei einer Privatanzeige nicht erstellt. Erst nach Eingang Ihrer Barzahlung, nach Übersendung Ihres Verrechnungsschecks oder nach Eingang Ihrer Bankverbindung wird Ihre Anzeige veröffentlicht. Bei gewerblichen Kleinanzeigen + Rubrik Börsen erfolgt Rechnungsstellung nach Veröffentlichung.

Rubriken bitte unbedingt ankreuzen!

- ☐ Verkäufe Dies + Das
- ☐ Verkäufe Fahrzeuge 0, 1, 2
- ☐ Verkäufe Fahrzeuge H0, H0e, H0m
- ☐ Verkäufe Fahrzeuge TT, N, Z
- ☐ Verkäufe Fahrzeuge sonst.
- ☐ Verkäufe Zubehör alle Baugrößen
- ☐ Verkäufe Literatur, Video, DVD
- ☐ Verkäufe Prospekte, Kataloge, Drucksachen
- ☐ Verkäufe Fotos + Bilder
- ☐ Verkäufe Fanartikel

- ☐ Gesuche Dies + Das
- ☐ Gesuche Fahrzeuge 0, 1, 2
- ☐ Gesuche Fahrzeuge H0, H0e, H0m
- ☐ Gesuche Fahrzeuge TT, N, Z
- ☐ Gesuche Fahrzeuge sonst.
- ☐ Gesuche Zubehör alle Baugrößen
- ☐ Gesuche Literatur, Video, DVD
- ☐ Gesuche Prospekte, Kataloge, Drucksachen
- ☐ Gesuche Fotos + Bilder
- ☐ Gesuche Fanartikel

- ☐ Sonstiges
- ☐ Urlaub, Reisen, Touristik
- ☐ Börsen, Auktionen, Märkte

Zusätzlich (auch kombinierbar, gewerblich zzgl. MwSt)

- ☐ Fettdruck pro Zeile + € 1,–
- ☐ Farbdruck rot pro Zeile + € 1,–
- ☐ Grauer Fond pro Zeile + € 1,–
- ☐ Chiffregebühren + € 8,–

- ☐ Gewerblich inkl. Börsen, Märkte, Auktionen € 6,– pro Zeile + MwSt

- ☐ 1 x veröffentlichen
- ☐ 2 x veröffentlichen
- ☐ 3 x veröffentlichen
- ☐ 4 x veröffentlichen
- ☐ 5 x veröffentlichen
- ☐ .... x veröffentlichen

Privatanzeige bis 5 Zeilen **€ 5,–**

Privatanzeige bis 10 Zeilen **€ 10,–**

Privatanzeige bis 15 Zeilen **€ 15,–**

An der Linie ausschneiden – dann passt der Coupon aufs Fax!

Name / Firma

Vorname

Straße / Hausnummer

PLZ / Ort

Telefon / Fax

Datum / Unterschrift

Zahlung: € ________

☐ Abbuchung (nur Inland):

Konto-Nr. / Bankleitzahl

Bank

☐ Betrag liegt als Scheck bei.

☐ Betrag liegt bar bei.

Keine Briefmarken senden!



Verkäufe
Fahrzeuge TT, N, Z

Berl. TT BR 35 39,–; BR 56+86+E 94 je 39,–; BR 81+92+221+V36+130 je 22,–; BR E 211 20,–; LVT+Beiw. 25,–; V200+3 Wag. Silberl. 79,–; Nohab 35,–; viele Wag. ab 2,50, alte Zeuke-Wag.; Trafo FZ1 25,–; T445 CSD 35,–; Tillig-Achsen je 0,70; viel Zub. Spur N; Kato 137 2-tlg. DR 110,–; Flm. BR 38 125,–; 62 145,–; 55 125,–; 64 135,–; alle DR Brawa V 180+118+119 je 69,–; V240 105,–; Piko N BR 65 39,–; S 699 29,–; Triebwag. + Beiw. 25,–; Doppelstock 19,–; Y-Wag. 9,–; Kühlwag. 5,–; Kessel 4,–; viele Wag. 0340/2212094 (abends).

www.Feines-in-Spur-N.de

Verkaufe Spur N Flm. Dampflok BR 12, wenig gefahren, 3 Güterw. offen, 2 gedeckte Güterw., davon 1 Schienenschleifer, alle gefahren, alles zusammen € 160,–. Tel.: 03643/518393.

Verk. Spur N Flm. Schienenbus mit Hänger ohn. Licht € 20,–; Doppelstock Wg. 2. Kl. Görlitz DBz751 neu Wehrt € 22,–; Nahverkehr Wg. 1/2 Kl. DB Silberlg. € 20,– mit OVP; Porto € 4,30. Knospe, Fürstenwalder Damm 295, 12587 Berlin. Tel.: 030/6452769.

Hobbytrain BR 110 Ep. 4, blau/schw.. Waggons: Fleischmann Packwag. 8192, Schnellzugwag. 8100, Speisewag. 8112. Roco Touropa blau N24491, zus. € 140,–. 0681/9705924.

Blätterkatalog
www.weinert-modellbau.de

Große N-Bahn (Vitrinen-) Samml. zu verk. Ca. 135 Triebfahrzeuge und 400 Waggons (alle originalverpackt) einschl. div. neuem und gebrauchtem Zubehör wie Trafos, Gleismaterial (Arnold), Signale, Gebäude und zahlreichem sonstigem Zubehör. **VB € 28.000,–** (heutiger Neuwert ca. € 43.000,–). Bestandsliste bitte anfordern unter **Chiffre-Nr. 04-11-01.**

TT-Anlage, teilweise mit Oberleitung. Schattenbahnhof 2 x 3 m, teilbar für Transport, ca. 10 Loks u. ca. 40 Wagen. VB. Tel.: 03722/90056.

Verk. Z: Mä. + N: Ar., Fl., Tx., Ro., Lok., Wagen, Gleism., Zubehör, Gebäude u.a. Liste Z gegen € 0,55, N gegen € 0,90 in Briefm., siehe auch Anzeigen in H0 + Zeitschriften. H. Fessler, Häldelesberg 27, 88471 Laupheim.

Verkäufe
Fahrzeuge sonstige

Achtung H0 Modellbahner: 4500 neu, org. verp. Brauereitrucks, für H0 Modellbahn gut geeignet, weil Trucks schön + günstig sind. Stück € 1,50. Mehr – billiger. Nähere Details Tel.: 09222/558 (ab 20 Uhr).

Piko alt H0 ME 101 165,–; VT 33+Beiw. 79,–; E 46 grün 89,–; BR 23 65,–; BR 50 49,–; BR 89 gold 29,–; E 44 AEG 39,–; Doppelstock 4-tlg. DR ausgesch. 69,–; Massefiguren Spur H0+S+0; Märklin BR 44 DRG grau 145,–; BR 78 69,–; BR 50 89,–; S 3/6 145,–; DDR Kabelauto Tatra 603 rot im OK 250,–; Saturn 100,–; Jupiter 45,–; Raupe mit Schild 85,–; T 55 150,–; T 62 100,–; Uni Lat Kipper 90,–; NVA-Soldaten je 2,–; DDR-Indianer mit Fort + Zelt kpl. 50,–; Holzroller Stepke + Kinderhelm kpl. 40,–. Tel.: 0340/2212094 (abends).

Verkäufe
Zubehör alle Baugrößen

Verkaufe wegen Wechsel neue Tams Easy Control, noch originalverpackt, € 150,–. Tel.: 0172/6344084.

www.gleisbettung.de

Mikrostreifen + Profile, cnc-gefräst
weiss + farbig, ab 0,5 x 0,25 mm
www.luetke-modellbahn.de
Tel.: 08142/18384, Fax: –/40727

www.modellbahnzubehoer.at

2 Glasvitrinen m. Holzsockel, 14 Wandvitrinen für H0-Modelle, verschiedene Größen auf Anfrage, z.T. mit zusätzlichen Glasregalen, preiswert zu verkaufen. Tel.: 06207/6972.

www.hack-bruecken.de

Echte Steinkohle f. alle Modellbahngrößen. www.klasse-kohlen.de. Verschiedene Körnungen als Probeset für € 1,– + € 1,50 Versand. Klasse M10/HS. Peissenberg, Tel.: 08803/3332.

www.jordan-modellbau.de

www.khk-modellbahn.de

Über 500 Modellautos 1:87, wie Pkw, Coupe, Kombi, Sportwagen, Feuerwehr-Fahrzeuge, Lastzug mit Hänger, Zugmaschine, Kühl-Lastzug, Großraum-Sattelzug, Öl-Tanklastzug, Doppeldecker-Bus, Pkw Art Collection rancing, Pkw der DTM und viele mehr. Von: Albedo, AMW, Brekina, Busch, B&S, Herpa, Rietze, Wiking, historische Märklin. Alle in Originalverpackung. Bei Abnahme von 20 Stück ./. 20%, ab 50 und mehr ./. 50% auf die aus den 90er Jahren stammenden Verkaufspreise. Bitte Bestandsliste mit den günstigen Preisen anfordern. Alle Preise = frei-Haus-Lieferung. K. Büchner, Fax: 0421/4860580 oder E-Mail: klaus.buechner@rbb.de.

www.auhagen.de

Liebmann-Gleise, z.T. Originalzustand, abzugeben. Preis VB. Sebaste Lutz, Gardelegener Str. 54d, 39576 Stendal. Tel.: 03931/214903.

Ein Modellbahner aus Brühl (bei Mannheim), der von mir drei Vitrinen hat, berichtete mir am Telefon, dass wegen einem Leitungsschaden in seiner Wohnung ein Stück Mauer aufgestemmt wurde. Die Handwerker, die dann kamen, bestaunten die Modelle in den Vitrinen und fingen mit ihrer Arbeit danach an. Als sie fertig waren, war das ganze Zimmer verstaubt, aber in die Vitrinen sei kein Staub eingedrungen, sagte er. Ja, liebe Modellbahner, wenn Sie das billigste kaufen, was auf dem Markt ist, können Sie keine gute Qualität verlangen. Qualität hat ihren Preis und gute Vitrinen sind vor allem staubdicht. Das Angebot können Sie bei **Franz Erhardt, Europaring 9, 51109 Köln** anfordern.

www.modellbahnservice-dr.de

Spur G, Bahnhof Neuffen, neuwertig, abzugeben. Kein Versand (Abholung Raum Stuttgart). Angebote an wernerduerr@arcor.de oder Tel.: 07152/22104.

www.train24.de

MPC-Digital Gahler + Ringstmeier, IC-Karte, 5x19, Einlesekart. 9473, 18x19A, je 8 Belegtmelder BM1, 1 x Erweit. 69101 fertig best., 1x15 Netzschalt. Baus., VS390. 05322/50694.

www.Feines-in-Spur-Z.de

Große N-Bahn (Vitrinen-) Samml. zu verk. Ca. 135 Triebfahrzeuge und 400 Waggons (alle originalverpackt) einschl. div. neuem und gebrauchtem Zubehör wie Trafos, Gleismaterial (Arnold), Signale, Gebäude und zahlreichem sonstigem Zubehör. **VB € 28.000,–** (heutiger Neuwert ca. € 43.000,–). Bestandsliste bitte anfordern unter **Chiffre-Nr. 04-11-01.**

VON TRINKHALLE BIS STAHLWERK, www.joswodgmbh.de, Fon: 0202/4964790

Lauer-Schattenbahnhof-Steuerung 6 Stück LBS 30, Stück € 30,–. Selectrix Funktions-Decoder 66821, 2 Stück, neu, pro St. € 50,–. Tel.: 07667/833500.

VERKÄUFE
Literatur, Video, DVD

EM 6/83–2009, kpl. Jahrgänge. EJ 2/77–2009 ohne 4/81, 1/82, 2/83. MIBA 2001/2002, div. Messehefte, andere Lit. Liste von Plagmann, Schubertweg 21, 23795 Bad Segeberg.

www.bahnbuch.de

Verkaufe Modelleisenbahner 07/91–12/91, 1992, 1993, 5/02–12/02, 2003, 2004, 2005, 1/06–6/06, 2010, pro Jahrgang € 6,– und Porto. Bahn-Report ab 3/2008 bis 6/2010, pro Jahrgang € 3,– und Porto. Modellbahn-Illustrierte 2004–2009, pro Jahrgang € 6,– und Porto. Hans-J. Weinert, 67742 Heinzenhausen, Tel.: 06382/8625.

Sammlungsauflösung: Videos, DVD's, Zeitschriften zum Thema Eisenbahn, Reisevideos. Liste gegen € 0,55 Rückporto. Bernd Jakob, Friedensstr. 29, 07926 Gefell.

Literatur und Filme für Eisenbahn-Fans. Besuchen Sie den VGB-Shop, Am Fohlenhof 9, 82256 Fürstenfeldbruck

Zu verschenken, alle Bestzustand: EK 2008, 09/10, MEB 2003/04/06/07/08/10, Eisenb. Österr. 2007/08/10, Mä. Mag. 2008/09/10, Mod. Eb. Spez. 2009/10, Mod. Schule Nr. 17/18/19/20, HIK 2002/03/04/06/07/08/10. Schmidt, Lauf, Tel.: 09123/5369.

Verk. MM, EM, EJ + So.-Ausgaben, MIBA, LGB, ganze Jahrg. u. Einzelhefte, Bild-Kalender von Alba + MV u.a., Zeitschriften-Liste gegen € 0,55 in Briefm., siehe auch Anzeigen in Hß + N + Z. H. Fessler, Häldelesberg 27, 88471 Laupheim.

MEB kpl. von 1966–2009 sowie versch. Eisenbahn- und Modellbahnliteratur zu verkaufen. Tel.: 03586/362972 od. 0173/6773954.

Achtung N-Bahner! Alles um, zur und über die Spur N erhalten Sie regelmäßig von der IGN. Umfangreiche Leseprobe gegen € 0,92 Rückporto abrufen bei: Osburg, Kirtaweg 10, 81829 München.

Einmalig bei den deutschen Eisenbahnen – eine Frau als Präsident der Reichsbahndirektion Schwerin, Autobiographie, Bestellung für € 10,– über Tel./Fax: 039932/49949. Adresse: Renate Fölsch, Unter den Pappeln 1, 17214 Alt Schwerin.

Das Liliput-Buch von Ernst-R. Claus ist da! Band 1 = Triebfahrzeuge, Band 2 = Reise- u. Güterzugwagen, Doppelband im Schuber, fest gebunden, über 1200 Seiten mit 300 s/w Fotos. Ein Buch für alle Modellbahner. Sammlerwünsche, Kinderträume, Anekdoten, Betrachtungen, Satire, Karikaturen, Erlebnisse rund um die kleine Bahn. Auflistung aller Liliput-Modelle der Spurweite H0 mit Wertangabe. Preis: € 43,– + Versand. Bestellung: www.liliputbuch.de oder Tel.: 05608/4338.

Märklin-Freunde sind informiert!
KOLL'S PREISKATALOG
MÄRKLIN 00/H0
www.koll-verlag.de
Tel.: 06172/302456

Eisenbahnfachbücher u. Eisenbahnbildbände Deutsche Reichsbahn ca. 1960–1993, Inhalte: fast nur Dampflokbetrieb in der ehem. DDR, günstige Preise, Liste geg. Freiumschlag € 0,55. H. Flader, Alfred-Randt-Str. 46, 12559 Berlin.

www.bahnundbuch.de

EM, EK ab 1988; DB-Zeitungen; DRG/DB-Dienstvorschriften; DB/DR-Kursbücher ab 1990; CD-Kursbuch 95/96; DR-Wintermantel; vergoldete Märklin-Dampflokräder; div. Literatur u.v.m. Liste gg. Freiumschlag. C. Wunder, Frankenwaldstr. 7, 96364 Marktrodach. Tel.: 09262/231.

MIBA Jg. 1990 € 25,–, MIBA Messehefte, Kataloge von Zubehörfirmen 70er, 80er, 90er Jahre. Liste anfordern. Tel.: 040/76901777, philu77@web.de.

Märklin-Magazine 1978–2010, Eisenbahnarchiv 12 Bände, Bücher, CD's, Videos, gegen Gebot und Selbstabholung. B. Scheidt-Illner, 40724 Hilden, Tel.: 02103/330545.

EJ, EJ-Sonderhefte, EK, EK-Sonderhefte, Bahn-Extra, Straßenbahn-Magazine u. alte DR-Taschenfahrpläne. Tel.: 02656/1320.

Führerstands-Mitfahrten, VHS, genau beschriftet, von A–Z, ca. 60 Stück, aus Nachlass, beste Qualität, ew.eurich@gmx.de.

VERKÄUFE
Prospekte, Kataloge, Drucksachen

ÄLTERE KATALOGE (MÄ., TRIX, FLM., LGB, Roco, Riv., Lilip., Vollm., Lim. Kato, Kibri, KTM, Herpa, etc.). Liste (Rückporto) bei Steingahs, Wardstr. 23, 46459 Rees.

MIBA-Messehefte 1963–2010, Mä.-Kat. MP39D, 1949–2000, Ersatzteillisten Mä., Tr., Fl., Rc. Kataloge: Tr., Rc., Prim., Rö., KB, KMB u. andere Literatur. M. Pohle, 030/74308732.

VERKÄUFE
Fanartikel

Reichsbahn-Lokschilder (DRG) z. sehr günstg. Preisen, z.B. 99312 € 260,–; 89008 € 250,–; 171085 m. Messing-Ziff. € 380,–; E 1834 € 290,–. H. Flader, Alfred-Randt-Str. 46, 12559 Berlin.

GESUCHE
Dies + Das

Hinkel & Kutschbach Leipzig. Suche alles, Bilder, Kataloge, Artikel mit Original Preisschild. Angebote an: Henner Rensch@freenet.de. Tel.: 0170/3385032.

Su. Origin. Loksch. BR 50-0037, 0022, 3576, 3563, 3551, 3523, 3519, 3647, 4044, 4066, 4077, 3014, 152, 096, 3671, BR 50.37 + BR 52-8054, 8033, 568, 626, 444, 304. T.: 036622/71666.

Su. geschnitzte Holzfiguren der Fa. Junghänel aus Zwickau in H0, Serie A, B u. C. v. 1952, von der Fa. Rehse die Seitenwände für den Triebwagen u. E 94. Tel.: 03425/922594.

H0-Modellbahn-Sammlung o. -Anlage, ebenso Schmalspur H0m/H0e und Modellautos 1:87 gesucht. Gerne sehr umfangreich, auch mit viel Zubehör, Barzahlung und Abholung selbstverständlich. Freue mich auf Ihren Anruf. Tel.: 02235/987710, Fax: 03212/1365334, mobil: 0160/3345830.

Wie antworte ich auf eine Chiffre-Anzeige?

Wenn Sie auf eine Chiffre-Anzeige antworten möchten, senden Sie Ihre Antwort an:

Verlagsgruppe Bahn GmbH • Anzeigenabteilung Chiffre-Nr. ....
Am Fohlenhof 9a • 82256 Fürstenfeldbruck
Wir leiten Ihr Schreiben umgehend weiter!

BUNDESWEIT UND IN BENELUX MODELLEISENBAHN GESUCHT. Z, N, H0, H0e, 0, SPUR I und LGB. Sammlungen, Anlagen, gerne auch Kleinserien, Handarbeitsmodelle, Lok- u. Wagenbausätze usw. Kaufe auch Ladenauflösungen. Ich freue mich über jedes Angebot. Seriöse und diskrete Abwicklung. J. Kaufmann, Tel.: 02447/913753, mobil, 0179/5155612. E-Mail: brueckenbauer@t-online.de.

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nanni ni.s@arcor.de.

Suche alles was sich um die Eisenbahn dreht, Sammlungen in Lokschilder, Eisenbahn-Literatur etc. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Spielzeugraritäten, Samml. und Geschäftsauflösungen von 1850–1990 gesucht! Kaufe Eisenbahnen u. Zubehör jeder Spurweite, Autos, Motorräd., Dampfmaschinen, Blechschiffe, Flugobjekte usw. in jeder Erhaltung! Spielzeugantiquitäten G. Kaul, Tel.: 0171/5319589, Fax: 0531/2371778, Mail: webmaster@toys-antique.com.

Wir suchen ständig große Modelleisenbahn-Anlagen, Sammlg., Geschäftsauflösungen. Auch kleinere Anl., Reste, Zubehör, Barzahlung + Selbstabholung bundesweit. Angebote bitte an Uwe Quiring, Tel.: 05544/912031 oder 0170/2229810.

Suchen oder bewerten Modelleisenb., Zubehör, Anlagen, Modellautos aller Maßstäbe, Zinnfiguren, Blechspielz., Sammlungen, Nachlass jeder Größe. Über 6000 positive Referenzen. Sofortzahlung. Hallmann-Partner, Tel.: 02371/26310, E-Mail: info@hallmann-partner.de.

Lokschilder, Fabrikschilder, Beheimatungs- und Eigentumsschilder von Lokomotiven gesucht. Bitte alles anbieten. Hannemann, Tel.: 030/95994609 oder 0179/5911948.

GESUCHE
Fahrzeuge 0, I, II

Biller-Bahn (uhrwerk- oder batteriebetrieben) gesucht. Auch sonstiges Spielzeug der Fa. Biller wie Bagger, Kräne, Autos, Flugzeuge usw. Bevorzugt suche ich die Modelle im Neuzustand! Eisele, Meisenweg 14, 89231 Neu-Ulm. Tel./Fax: 0731/84769 oder E-Mail: info@klauseisele.de.

LGB und Echtdampf von privatem Sammler gesucht. Kaufe auch ganze Sammlung bei fairer Bezahlung. Ich freue mich auf Ihr Angebot. Tel.: 0341/4613285.

Spur-1-Sammlung gesucht: KM1, Hübner, Märklin, Kiss, Aster, Fulgurex, Lemaco, Dampf + Strom, im Tausch gegen gut vermietete Eigentumswohnung. Tel.: 06324/1633, 0173/3075036, foehren@web.de.

Liebhaber sucht alte (Märklin-) Eisenbahnen aus der Vorkriegszeit. Bin neben Loks und Waggons besonders auch an Zubehör und Einzelstücken interessiert. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Biete auch Wertgutachten an, basierend auf aktuellen Auktionsergebnissen u. Sammlerkatalogen. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zu Hause und natürlich unverbindlich. Gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihre Antwort freut sich: Dr. Koch, Tel.: 06223/49413 oder Dr.Thomas.Koch@t-online.de.

Suche Spur-I-Anlagen, gerne mit viel Zubehör sowie hochwertige Sammlungen z.B. Märklin, Hübner, Kiss, KM I etc. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, www.modell bahn-paradies-erftstadt.de.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06732/932236. E-Mail: baader@dansibar.com.

Suche umfangreiche Spur-1- und LGB-Sammlung und Anlagen. Bitte alles anbieten. Bin Barzahler und Selbstabholer. Tel.: 02235/691881 oder 0171/3110489.

www.besiggmbh.de

Eisenbahnliebhaber sucht privat große Modellbahnsammlung, gerne in Originalverpackung. Zahle sehr guten Preis. Bitte anrufen unter 0157/77592733.

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nanni ni.s@arcor.de.

Suche Stadtilm Spur 0, BR 01, 64, Personen- und Güterwagen, sowie Doppelstockzug. Tel.: 0179/5911948.

Suche Modelleisenbahnen Spur H0, G + Spur 1, Anlagen und Sammlungen, auch Geschäftsauflösungen in jeder finanziellen Größenordnung. Barzahlung bei Abholung zu fairen Preisen auch im Raum NL, DK, B, A + SUI. Tel.: 04171/692928 o. 0160/96691647, E-Mail: fischer.rue diger@t-online.de.

Suche LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Anzeigenschlusstermine

nur für die Kleinanzeigen (Fließsatztext)

7/2011	=	06. Mai Erstverkaufstag 15.06.2011
8/2011	=	10. Juni Erstverkaufstag 13.07.2011
9/2011	=	11. Juli Erstverkaufstag 17.08.2011
10/2011	=	12. August Erstverkaufstag 14.09.2011
11/2011	=	09. September Erstverkaufstag 12.10.2011
12/2011	=	07. Oktober Erstverkaufstag 09.11.2011
1/2012	=	09. November Erstverkaufstag 07.12.2011

Ankauf von Modelleisenbahnen alle Spurweiten, Sammlungen, ganze Anlagen. Zahle Bestpreise, komme pers. vorbei, seriöse Abwicklung. Tel.: 09701/1313, Fax: 09701/9079714.

Suche Märklin H0. **Autotransportwagen 46121/46131** in Originalverpackung. W. Sonnenschein, 0163/654 5820.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06732/932236. E-Mail: baader@ dansibar.com.

Egger-Bahn gesucht. Bevorzugt suche ich die Modelle im Neuzustand! Eisele, Meisenweg 14, 89231 Neu-Ulm. Tel./Fax: 0731/84769 oder E-Mail: info@klauseisele.de.

Ankauf von Modellbahnen, alle Spurweiten anbieten, größere Sammlungen oder Geschäftsauflösungen, seriöse Abwicklung wird garantiert. Tel.: 06222/774050, 0172/2020433.

Gesuche
Fahrzeuge H0, H0e, H0m

Suche von Trix Express Dampflok Nr. 32222 01 Wagner + 32204 BR 01 Witte letzte Ausführung. Tel.: 02584/8134, Fax: 02584/934312.

Märklin-Eisenbahn Spur H0 + 0 gesucht. Tel.: 07156/34787.

Märklin Storelok 2009, Dampflok BR 44, Art.-Nr. 37893. Tel.: 0175/9074368.

Suche: Fleischmann El-Lok BR 1200 der NS in Blau, Katalog-Nr. 1390 bzw. 4371. Bitte nur neuwertige Modelle in OVP anbieten. Werner Kaufmann, Kölner Str. 12, 28327 Bremen. Tel.: 0421/470218 (ab 18 Uhr).

Suche Schicht Eilzugwagen H0 Gattung Amüc bzw. Bmüe. P. Schnabel, Keplerstr. 27, 75175 Pforzheim. Tel.: 07231/651486.

Su.: Liliput BR 62, DR-DDR, H0 (106212 oder 106222), OVP, neuw. oder techn. defekt, aber opt. gut. Zahlung per Überweisung. Angebote Tel.: 0345/6889939 (ab 18 Uhr).

Suche sächs. IV K, H0e/H0m in gutem Zustand (als Vitrinenmodell geeignet). Thränhardt, Meißestr. 02, 16321 Bernau, b. Berlin. Tel.: 03338/762407.

Modelleisenbahn gesucht. Märklin, Fleischmann, Roco, Trix, Rivarossi, LGB. Komplette Sammlungen, aber auch aufgebaute Anlagen. Barzahlung. Tel.: 0211/4939315.

Ich suche skandinavische Modelle und USA Modelle. Bitte schreiben an Jan Gustavsson, Aratorpsv. 54, 51171 Fritsla, Schweden.

Sie möchten Ihre Modelleisenbahn-Sammlung verkaufen? Dann rufen Sie mich an, Tel.: 02256/695 oder Fax: 02256/7408.

H0 Doppelstock Gliederzug, Schrift DR Deutsche Reichsbahn, Espewe Modelle, Armeefahrzeuge DDR 1:87. Christoph Langer, Hauptstr. 103, 72218 Effringen. Tel.: 07054/8228.

Ankauf v. Modellbahnen aller Spurweiten, faire Bezahlung, Diskretion, sofort. Barzahlung, große Sammlungen und kleine Angebote willkommen, bin Selbstabholer und freue mich über Ihren Anruf oder eine Mail, Tel.: 03379/446336 (AB), Mail: zschoche. nic@freenet.de – Danke.

Suche Märklin-H0-Sammlungen, Einzelstücke, Anlagen (auch Anlagenabbau). Jede Größenordnung, faire Preise. F. Richter, Tel.: 06047/977440, Fax: 06047/3571199, E-Mail: hfrank richter@t-online.de.

Suche Kleinserienmodelle von Micro Metakit, Lemaco, Lemke, Weinert, Trix Fein-Art, usw. Angebote bitte an cessna182@live.de oder Tel.: 02641/28466.

Ankauf von Märklin alt u. neu in jeder Größenordnung. Gerne große Sammlungen und Geschäftsauflösungen. Seriöse Abwicklung zu fairen Preisen. A. Hotz, Tel.: 06061/921692, Fax: 06061/921693 oder mobil 0171/1274757.

Suche H0 2-Leiter-Anlagen sowie hochwertige Roco, Fleischmann, Liliput, Trix Sammlung gerne auch ÖBB, SBB, SJ, DSB Modelle. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Kaufe Märklin H0 + I, Roco, Fleischmann, Trix usw. in jeder Größenordnung zu fairen Preisen. Auch Geschäftsauflösungen. A. Droß, Tel.: 0171/7922061, 06106/9700, Fax: 06106/16104.

Liebe Inserenten!
Um Fehler zu vermeiden, denken Sie bitte daran, Ihre Kleinanzeigen sauber und gut leserlich bei uns einzureichen.
Ihre Anzeigenabteilung

Suche Modellbahnen von Märklin, Roco, Flm., Trix, Brawa usw. Bevorzuge gern große Sammlungen, bin Barzahler u. Selbstabholer, garantiere seriöse Abwicklung. Ich freue mich auf Ihren Anruf. Tel.: 05608/95023, modellbahnsammler@gmx.de.

Suche umfangreiche Gleichstrom-Sammlungen und Anlagen. Bin Barzahler + Selbstabholer. Tel.: 02235/691881, Fax: 02235/799844, mobil: 0171/3110489.

Eisenbahnliebhaber sucht privat große Modellbahnsammlung, gerne in Originalverpackung. Zahle sehr guten Preis. Bitte anrufen unter 0157/77592733.

Suche Märklin H0-Sammlungen und Anlagen, gerne große Digitalanlagen mit viel Rollmaterial, bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, www.modell bahn-paradies-erftstadt.de.

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, www.modell bahn-paradies-erftstadt.de.

Märklin H0 Loks ges. Kaufe Lok-Sammlungen oder Einzelstücke, Wagen u. kompl. Anl., alt oder neu. Diskrete Abwickl. und Barzahlung. Tel.: 07308/41161, Fax: 07308/9233227.

Märkl.-Modelleisenb., jede Spurweite, jede finanz. Größenordnung, aber auch kleine Angebote freuen mich. Tel.: 07021/959601, Fax: 07021/959603, E-Mail: albue@t-online.de.

Tillig H0m, H0e Langholzwagen, Pärchen, neuwertig; Roco-H0e, Set Nr. 3451, 3 Loren mit Personen; Kehi-H0m Nr. 214, 215, Pers.-Wagen, rot-beige, blau-beige, Privatbahn, Reko-Wagen Nr. 208, 209, DR, Mischbauweise Messing-Kunststoff. Tel.: 05625/5981.

H0-Modellbahn-Sammlung o. -Anlage, ebenso Schmalspur H0m/H0e und Modellautos 1:87 gesucht. Gerne sehr umfangreich, auch mit viel Zubehör, Barzahlung und Abholung selbstverständlich. Freue mich auf Ihren Anruf. Tel.: 02235/987710, Fax: 03212/1365334, mobil: 0160/3345830.

Ankauf von Modellbahnen Spur Z–H0, auch Neuware + größere Sammlungen gesucht. Barzahlung selbstverständlich. Tel./Fax: 02841/80352.

Suche Kleinserienmodelle in 2-Leiter, z.B. Micro-Metakit, Lemaco, Fulgurex, Bavaria, Fuchs, Schnabel, Trix, Fine-Art etc. Tel./Fax: 02235/468525 /27, mobil 0151/11661343.

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nanni ni.s@arcor.de.

Modelleisenbahn gesucht: Märklin, Roco, Fleischmann, Trix, alle Spurweiten. Kompl. Anlage oder Sammlung. Alter und Zustand egal. Bitte alles anbieten. Tel.: 08781/200821.

Ankauf von Märkl. H0, Fleischm., Roco + Trix (Express) Samml. o. Anlage. Zahle faire Preise. J. Diehl, Tel.: 06233/25794, mobil 0172/7158412.

Suche Modelleisenbahnen Spur H0, G + Spur 1, Anlagen und Sammlungen, auch Geschäftsauflösungen in jeder finanziellen Größenordnung. Barzahlung bei Abholung zu fairen Preisen auch im Raum NL, DK, B, A + SUI. Tel.: 04171/692928 o. 0160/96691647, E-Mail: fischer.rue diger@t-online.de.

Suche Fleischmann SBB El-Lok BR Re 4/4 in Grün, Katalog-Nr. 4340 oder 4343. Bitte nur neuwertige Modelle in OVP anbieten. Werner Kaufmann, Kölner Str. 12, 28327 Bremen. Tel.: 0421/470218 (ab 18 Uhr).

GESUCHE
Fahrzeuge TT, N, Z

Suche umfangreiche Spur Z-Anlagen sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Railex, Schmidt, Krüger etc., bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, www.modellbahn-paradies-erftstadt.de.

Suche TT SkL, Jago E 17, BR 58, Jatt BR 38 u. Feuerlöschzug, MMS BR 38, Kittler BR 42, Tillig Doppelstocksteuerwagen DB rot/mintgrün, Eilzugwagen C4i32Post u. min. 2 Personenw. DR/ÖBB. 0172/4636946.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06732/932236. E-Mail: baader@dansibar.com.

Suche Spur N Güterw. Bay. Ep. I-II, pre. Personenw. Ep. I-II, bay. + preus. TEE Speisw. Kuppel rot-beige, Lok 18536-18528-18451-18478-18505 + leere Verp. Tel.: 06555/900148.

Suche Spur N-Anlagen sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Suche umfangreiche Spur N Sammlung. Bitte alles anbieten. Bin Barzahler und Selbstabholer! Tel.: 02235/691881, Fax: 02235/799844, mobil: 0171/3110489.

Suche Spur N Sammlungen. Jede Größenordnung, schnelle und persönliche Abwicklung. F. Richter, Tel.: 06047/977449, Fax: 3571199, Mail: hfrankrichter@t-online.de.

Suche Spur N Loks, Wagen, Gleise, Zubehör, Sammlung oder Geschäftsauflösung. Tel. + Fax: 0681/700226.

Spur N: Gepflegte Samml. oder Großanlage zu kaufen gesucht. Liste an: Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg. Tel.: 09288/925755 oder E-Mail: wkuli@t-online.de.

Suche umfangreiche Spur-Z-Sammlung. Bin Barzahler und Selbstabholer! Bitte alles anbieten! Tel.: 02235/691881, Fax: 02235/799844, mobil: 0171/3110489.

Kaufe N in jeder Größenordnung zu fairen Preisen. A. Droß, Tel.: 0171/7922061, 06106/9700, Fax: 06106/16104.

Ank. von Spur N+Z, Samml. oder Anlage zu fairen Preisen. J. Diehl, Tel.: 06233/25794, mobil 0172/7158412.

Eisenbahnliebhaber sucht privat große Modellbahnsammlung, gerne in Originalverpackung. Zahle sehr guten Preis. Bitte anrufen unter 0157/77592733.

Suche Spur N von Roco DR Getreide Schwenkdachwagen 4-achs., Ep. 4, guter Zustand bzw. neuwertig. Arnold DR Zementsilowag. Ep. 3/4, DR Schotterwagen/alte Produktion. Zuschriften unter Chiffre-Nr. 05-11-01 an die VGBahn Anzeigenabteilung.

Gesuche
Fahrzeuge sonstige

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nanni ni.s@arcor.de.

Ford 17M Bj. 1958, 1:87, 1:43 oder andere; VW 1200 Bj. 1972, 1:87, 1:43 oder andere. Meyer G. Tel.: 0170/3236595.

Suche Baugröße H0 von HB-Model Doppeldeck-Sattelschlepper-Obus LOWA-ESG und Obus Anhänger LOWA-W700. Biete H0 Obus SKODA 9TR. Tel.: 0175/9087683.

Gesuche
Zubehör alle Baugrößen

Ich suche von Roco Zentraleinheit MCS120 zu fairem Preis! Angebote an Tel./Fax: 06132/86670.

Suche Brawa Container Terminal Spur N Nr. 1151. Angebot an Kraus, Normannenstr. 1, 68782 Brühl.

Gesuche
Literatur, Video, DVD

Suche Zugbildungspläne der Kgl. Bay.Sts.B. 1900–1914 – auch andere deutsche Länderbahnen, evtl. auch Kopien. Tel.: 0821/813327.

ÖBB-Erzbergbahn Vordernberg–Eisenerz: Suche seltene Literatur, Gleispläne, La., Buchfpl. u.a. Gute Bezahlung! Raimund Dahm, Postfach 7111, 53071 Bonn.

Suche Literatur über die Rokal-TT-Bahn. Angebote mit Preisvorstellung an M. Döpner, Dalbker Allee 20, 33689 Bielefeld.

Suche: MIBA Heft 1/48, Seiten 6, 7, 8, 9 als Kopie. Ilgner, Freiberger Str. 10, 09496 Marienberg. Tel.: 03735/6607379.

Su. Buchfahrpläne vor 1950, Waggonschilder u. Laternen. Rasemann, Hainichener Str. 56, 09599 Freiberg. Tel.: 03731/247095, rasemann.a@t-online.de.

Gesuche
Prospekte, Kataloge, Drucksachen

Suche orig. Fleischmann-Preislisten oder dessen Kopien der Jahre 1998, 1999, 2000, 2001, 2002, 2004. Angebot an K.-H. Kuck, Gabelweg 18, 26180 Rastede. Tel.: 04402/81057.

Trix-Katalog 1994/95 für € 30,– gesucht, aber auch zur Anfertigung von Farbkopien leihweise gesucht. Ich biete auch zum Tausch Trix-Express-Katalog Nachdruck von 1935. Dr. Nowak, Tel.: 089/7257444.

Gesuche
Fotos + Bilder

Original-Dias u. Negative, DB vor 1970, DR u. Ausland vor 1980. Angebote an H.-D. Jahr, Jahnstr. 9, 66333 Völklingen. Tel.: 06898/984333, Fax: 06898/984335.

Suche Fotos von der Schotterverladung der Pfalz Saarbrücken, Hartsteinwerke in Oberlinxweiler/Saar, gleichfalls suche ich Fotos vom Bw St.Wendel sowie Original-Lokbeschilderungen (Lok-, Fabrik-, Bw-Schilder) der ehemaligen BD Saarbrücken. Klaus Kreußel, Rosensteinstr. 113, 70191 Stuttgart. 0711/2737288, 0711/20922601 oder 0170/9140675.

Suche Fotos, Dias, Negative und Zeichnungen, Pläne von den Bahnhöfen der Brockenbahn, Alexisbad, Drei-Annen-Hohne und dem Bahnhof der H.B.E. Drei-Annen-Hohne. Kasten Ralf, Dorfstr. 35, 19089 Zapel/Dorf. Tel.: 03863/555613.

Sonstiges

2 Stellwerks- u. 1 Fahrstraßenhebela. Bahnschwelle (Jüdel), Eisenbahnlandschaft (Noch) ca. 2,20 x 1,20 m u. Eisenbahnhefte. Tel.: 02656/1320.

Gay und Bahn?! Schwule Eisenbahn-Fans treffen sich in Stuttgart, München und Nürnberg beim FES e.V. Infos: Postfach 131106, 70069 Stuttgart oder www.fes-online.de.

www.gleisplaene-archiv.de
Archiv für historische Gleispläne deutscher Bahnen.

Planung und Bau Ihrer Modellbahnanlage konkret nach Ihren Wünschen, hochwertige Qualität, gerne kostenlose Beratung. W. G. Lambeck, Luchstr. 24, 16727 Oberkrämer. Tel.: 03304/206660.

www.modell-hobby-spiel.de
– News / Modellbahnsofa –

Urlaub
Reisen, Touristik

Domizil für Eisenbahn-Fans! Im Weltkulturerbe oberes Mittelrheintal, direkter Blick auf die Bahnstrecke Köln–Frankfurt–Wiesbaden–Koblenz, FeWo für 2–4 Pers., Rheindiebach/Bacharach 55413. Tel.: 06743/2448, Fax: 06743/937318, www.schlossfuerstenberg.de.

Nord-Ostsee-Kanal Teststr. Vossloh u. Voith. FeWo, 2–4 Pers., € 35–55, auch Radfahrer-Urlaub. Tel.: 04346/7493, www.fasanenweg1.de.

CH Graubünden. In Filisur gemütl., sonnige, modern eingerichtete FeWo. Max. 4 Pers., CHF 29,–/Pers. + Nacht. 6 Min. z. Bhf., an der UNESCO Welterbestrecke Albula–Bernina: Thusis–Tirano. Nahe d. Landwasser- und Wiesener-Viadukt. Glacier-, Bernina-Express. www.rhb.ch. Im Wandergebiet Park Ela. Tel.: 0041/814041421, sigi-bear@t-online.de.

Rügen: Modellbahner bietet FeWo für 2–4 Pers. ab € 40,– im Herrenhaus Poppelvitz sowie in Putbus. Tel.: 038304/629806, www.natururlaub-ruegen.de.

Dresden – Erzgebirge: Land- u. Forsthof mit FeWo/FeHaus, Kleintieren u. Wildgehege a.d. Kleinbahn Hainsberg–Kipsdorf. Tel.: 03504/613921, www.landurlaub-osterzgebirge.de.

Wernigerode/Harz, Hotel für Eisenbahnfreunde, Blick auf das Dampflok-Betriebswerk, 5 Min. bis Stadtmitte, www.hotel-altora.de. Tel.: 03943/40995100.

Freudenstadt/Schwarzwald ehemaliger Bahnhof, Ferienhaus, herrliche Lage, schöne Aussicht. Tel.: 07443/8877, www.Ferienhaus-Freudenstadt.de.

Urlaub im südöstlichsten Zipfel v. Sachsen, Naturpark Zittauer Gebirge. Liebevoll und komfort. einger. „vier Sterne" FeWo, 2–4 P., 2 Schlafz., WZ, Küche im origin. Oberlausitzer Umgebindehaus, wundervolles Wandergebiet zu Fuß, per Rad oder Ski, kinderfreundlich, gr. Garten, Garage, W-Lan u.v.m., Schmalspurbahn mit Dampfbetrieb i.d. Nähe. Fam. Hockert, Tel.: 035841/36372, www.ferienwohnung-hockert.de.

Urlaub bei Eisenbahnfreunden: Unser Landhaus mit herrl. Aussicht, umgeben von 4000 qm Garten, liegt am Nationalpark Bayerischer Wald. Erleben Sie eine Miniatur-Bahn in H0 bei uns im Haus und auf Wunsch den Kurs „aus Naturprodukten Modellbäume selbst gestalten". FeWo/App. ***/**** ab € 30,–/Übernachtung. Tel.: 09928/442, www.fewo-wildfeuer.de.

Domizil für Eisenbahn-Fans! Vermiete in Elend/Harz FeWo, 2–3 Personen, 4–5 Personen, 4–6 Personen, Zimmer WC, Dusche, Frühstück. Pension Garni, Haus Füllgrabe, 38875 Elend/Harz. Tel.: 039455/244, Fax: 039455/81480. www.pension-fuellgrabe.de.

3 FH Berlin-Köpenick, ruhige Lage, wald- u. wasserreich, von 1–9 Pers., Aufbettungen u. Babybett möglich, ab € 13,– p.P./Nacht, inkl. Begrüßungsgetränk, Handtücher + Bettwäsche. Kinder ab € 6,50, keine Endreinigungsgebühr, Haustiere auf Anfrage. Tel.: 030/67824900, Fax: 030/67893940, www.ferienhaus-emmy.de.

Börsen
Auktionen, Märkte

CAM-Modellauto-/Eisenbahn- und Spielzeugbörsen: 07.05., 10–14 Uhr, 18069 Rostock, Opel-Krüger, Hawermannweg 15–19, Reutershagen, Info-Tel.: 0381/7697579; 29.05., 15–18 Uhr, 20259 Hamburg, Hamburg-Haus, Elmsbüttel, Doormannsweg 12, Info-Tel.: 040/6482273.

www.bv-messen.de

07./08.05. von 10–17 Uhr Modelleisenbahn- u. Modellautobörse im Ziegeleipark Mildenberg, Ziegelei 10, 16792 Zehdenick. Tel.: 0163/6801940, www.star-maerkte-team.de.

10. Kremser Modellbahn Börse. „FREIER EINTRITT" am Sonntag den 22.05. von 9–13 Uhr, Volksheim Lerchenfeld, A-3500 Krems, Lerchenfeld, Hofrat Erben Str. 1. Info: Inthal Josef, Tel.: 0043(0)676 3172401, E-Mail: intjo@wavenet.at oder unter http://igm-wachau.amon.cc/termine.htm.

Deutschlands größter Kofferraummarkt für altes Spielzeug und Eisenbahnen, 26. bis 28.05. Krefeld, An der Rennbahn 4. Info: 0160/97460597.

Aus der Ideenkiste

Weichenantrieb tiefer gelegt

Der Unterflureinbau von Weichenantrieben ist oftmals bei einer Anlagenplatte aus Holz ein größerer Aufwand, da für den Antrieb die Bodenplatte bearbeitet werden muss. Mit dem Einsatz einer Korkplatte unterhalb der Weiche und der Gleise erspart man sich die aufwendigen Holzarbeiten. Die Korkunterlage stammt aus einer Korktapete oder von einer Korkfußbodenplatte, da dieses Material deutlich günstiger ist als die speziellen Korkplatten, wie sie im Modellbahnhandel für die Miniatureisenbahnen angeboten werden. Die Unterlage muss auf jeden Fall stärker sein als die Tiefe des Antriebs. Vor dem finalen Einschottern der Gleisanlagen sollte man den Antrieb noch mit einer Folie abdecken. *Tilman Riemenschneider*

Ohne Container sicher unterwegs

Verbesserung der Laufeigenschaften der zweiachsigen Piko-Containerwagen.

Die zweiachsigen Containerwagen aus dem Piko-Hobby-Sortiment neigen in Kurven und Weichenstraßen teilweise zum Entgleisen. Die Ursachen dafür sind das Verklemmen der Kurzkupplungs-Kinematik und das Aufklettern der Achsen bei unebenen Gleisen sowie in Kurven. Zur Beseitigung des ersten Problems müssen bei einigen Exemplaren die Wangen der Kinematik leicht abgeschliffen werden (1), damit bei Zugbelastung in Kurvenfahrt keine Blockade mehr auftritt. Um das zweite Problem zu lösen, sind folgende Schritte notwendig: Die Befestigung eines Messinggewichtes unter dem Wagenboden (2) sowie das Anbringen eines Federdrahtes mittig am Messinggewicht, welcher beide Achsen federnd vom Wagenboden fern hält (3). Der Draht wird mittig mit Sekundenkleber fixiert. Es eignet sich hierfür zum Beispiel der Fahrdraht vom Faller-Car-System. Da die Achsen nur einseitig isoliert sind, müssen sie so eingesetzt werden, dass die Isolierung jeweils auf derselben Seite ist. Sonst entsteht ein Kurzschluss über den Federdraht. Nach Durchführung dieser Maßnahmen zeigen die Wagen ein einwandfreies Fahrverhalten auch in komplizierten Weichenstraßen. *Lars Wehrhahn*

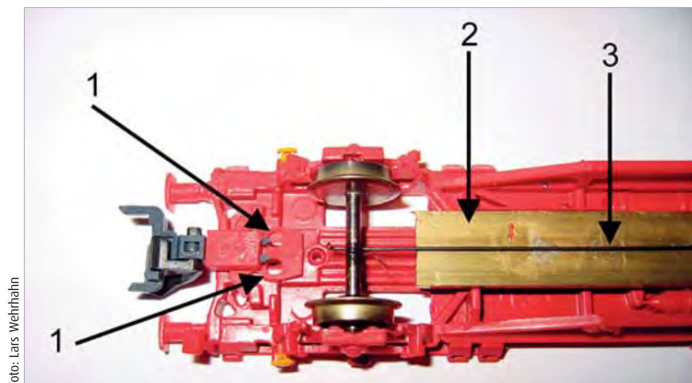


Foto: Lars Wehrhahn

Durch den Umbau rollen leere Containerwagen sicherer über die Gleise.

Botanische Vielfalt

Preiswertes Grün für die Modellbahn aus dem Deko-Geschäft.

Seit ein paar Jahren gibt es für die Modellbahn von mehreren Herstellern zur Ergänzung der Modellbahn-Landschaft diverse Kleinpflanzen wie Mais und Farne. Leider sind diese Miniaturpflanzen verhältnismäßig teuer, so dass die Ausstattung größerer Anlagen schnell ins Geld geht. Jetzt zur Frühlingszeit tauchen in den Deko-Geschäften quadratische Grasmatten aus Kunststoff in der Größe von 25 x 25 cm auf, bei denen die einzelnen Büschel nur auf die Trägerplatte aufgesteckt sind. Diese Art der Begrünung eignet sich hervorragend und ohne oder mit wenig Nachbehandlung für die preiswerte und perfekte Landschaftsgestaltung der Modellbahn in Spur H0 und auch für die Spur 0. *Holger Wulf*



Foto: Holger Wulf

Die grünen Dekomatten lassen sich leicht in ihre Einzelteile zerlegen, so dass man daraus mit einem geringen Aufwand die Modellbahn bereichern kann.

Gutes Geld für Ihren Tipp

Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns als E-Mail oder per Post – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal sind ein gutes Digitalbild oder Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Bitte geben Sie unbedingt Ihre Anschrift und für Rückfragen Ihre Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag.
Die Adresse:

MODELLEISENBAHNER
Stichwort: Basteltipps,
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de



Teil 3

Eine Beschränkung auf rein elektrotechnische Innovationen wäre definitiv zu monoton. So beschreitet Unterpreuschwitz natürlich auch in Sachen Gestaltung nicht alltägliche Wege.

Innovative Mischung

Lange ist's her, zugegeben – doch entwickeln sich eben so manche Dinge im Leben anders als geplant respektive gedacht! Der letzte Beitrag zum Unterpreuschwitz-Projekt in Heft 2/2008 schloss mit jener (inzwischen kaum ohne ein Schmunzeln zu zitierenden) Formulierung, „demnächst“ folge Teil 3...

So ist nun in der Tat zuallererst eine Entschuldigung erforderlich, weil eben diese versprochene Fortsetzung über drei Jahre auf sich warten ließ! Als klares Zeichen der persönlichen Reue ist daher auch jene besondere Mühe zu werten, die Inhalte der beiden ersten Teile in geraffter Form online gestellt zu haben: Unter www.michael-robert-gauss.de können sich Quereinsteiger fortan stets ein Bild davon machen, um was es hier eigentlich geht, langjährigen Lesern bietet die (gegenüber der Heftversion gekürzte) Zusammenfassung hingegen eine übersichtliche Reminiszenz. Selbstverständlich gibt es dort auch ein Verzeichnis sämtlicher MEB-Hefte mit Beiträgen zum Thema. Der Link zur Unterpreuschwitz-Seite findet sich übrigens ganz oben unter der Rubrik „Dioramen und Modellbau“.

Kommen wir nun aber endlich zur eigentlichen Fortsetzung jenes Bauberichts unseres kleinen, feinen Mischbetrieb-Abenteuers. Bereits im Zuge des Gleisbaus wurde die Untersuchungsgrube vorgesehen, wo später jener (auf Kibri-Basis entstandene) einständige Fachwerklokschuppen stehen sollte. Selbstverständlich wurde hier die Anlagen-Grundplatte ausgesägt, da die Grube tiefer reicht, als das Gleis inklusive Böschung hoch ist. Jenes Experiment, einfach ein C-Gleis auszusägen und die so entstandene Aussparung dann mit der (in bewährter Karton-Sekundenkleber-Technik umgesetzten) Grube auszukleiden, erwies sich als voller Erfolg: Die Bearbeitung eines C-Gleises gelingt problemloser, als der geneigte Leser wohl glauben mag. Zudem erscheint der dunkle Mittelleiter-Balken im Inneren des Heizhauses letztlich sogar weniger auffällig als etwa ein eingezogener Draht, da sich die Innenbeleuchtung kaum in den mattschwarzen Zacken spiegeln kann. Trotz des Mittelleiters führt sogar eine Treppe von der Einfahrt her in die ölverschmierte Grube hinab. Derartige Details sind eben stets das


Grubenbau: Für die Grobarbeit genügen Stichsäge respektive Trennscheibe, versäubert wird mit feinen Feilen. Es folgt die Auskleidung.

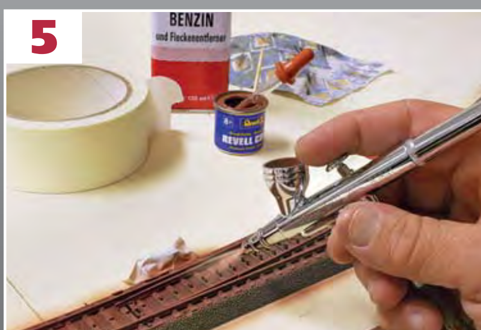


Karton-Lagentechnik: Da das Kibri-Tor nicht überzeugte, musste ein feiner Eigenbau her; geteilt werden die Torflügel später.


Betagtes Lokschuppen-Dach: Moos wird von vielen Modellbauern im Zuge der Patinierung (hier mit Acrylfarben) leider oft vergessen.


Urig, aber dennoch stabil und angenehm dicht schließend: Bretterfugen und Details wurden graviert respektive aufgesetzt, sogar die Türklinken freistehend ausgeführt.

Auch im Bau befindliche Anlagen verführen zum Träumen: Glaskasten 98 301 pausiert im Unterpreuschwitzer Heizhaus.



Empfehlung: Zum Einrosten stets die Spritzpistole verwenden, denn die Gefahr eines Verklebens der Weichenzungen ist auf diese Weise deutlich geringer!



Knackpunkt Segment-Trennstelle: An alles will gedacht sein, natürlich auch an das Volumen des späteren Schotterbetts, das Kartonteile abschließen.



Auhagens hohe Bahnsteigkanten 41200 harmonieren perfekt mit Märklins C-Gleis, imitieren derart verarbeitet allerdings die niedrige Vorbildversion.



Leichter Unterbau: Mit unverdünntem Weißleim vermischtes Sägemehl spart nicht nur Gewicht, sondern auch Schotter am Gleis – wie im Portemonnaie.

Salz in der Suppe – und dürfen von Anfang an nicht vergessen werden, denn die Remise wird schließlich fest eingebaut!

Einmal aus dem Verbund gelöst, sind die vier Basis-Segmente der Unterpreuschwitz-Anlage dank ihrer handlichen Abmessungen zwar bequemer zu bearbeiten als eine einteilige Kompaktanlage, dennoch sollte optisch am Ende natürlich alles wie aus einem Guss erscheinen. So ist von Anfang an eine gute Koordinierung der Arbeitsabläufe sowie Streumaterialien respektive Farbtöne unabdingbar. Gerade die beiden Bahnhofssegmente müssen im Zuge einer harmonischen Ausgestaltung unbedingt als Einheit betrachtet und somit bestenfalls gleichzeitig bearbeitet werden. Ansonsten könnten später (beispielsweise im Bahnsteigbereich) gewisse Abweichungen in Ausführung oder Farbe das Gesamtbild trüben.

Stets zuerst nachdenken, dann besonnen bauen

Vor dem eigentlichen Landschaftsbau sollte die optische Bearbeitung des Gleisfeldes abgeschlossen sein. Doch wer, nachdem die Schienenprofile eingerostet sind, zum Gleisschotter greifen möchte, muss zuerst an etwaige Einrichtungen der Stellwerkstechnik denken, welche auch in Unterpreuschwitz aufgrund der betrieblichen Sonderstellung des Bahnhofs (Lage zwischen zwei Abzweigungen – und später zudem an einem Tunnel) nicht fehlen darf! Eingehende Studien der mechanischen Vorbild-Technik im heimischen Bahnhof Markelsheim gingen wiederum diesem Unterfangen voraus, das letztlich zeitaufwendigen Eigenbau mit sich brachte. Wenn auch Seilzugkanäle, Rollenhalter und Druckrollenkästen bewusst ein wenig größer gebaut wurden, reflektieren die preiswerten Eigenbau-Komponenten dennoch mehr als zufriedenstellend ihre Vorbilder – und werden vor allem auch noch gut zu sehen sein, wenn die Anlage einmal begrünt ist! Weinerts maßstäbliche Teile fallen hingegen auf einer fertigen Anlage kaum noch auf. Angesichts gängiger Gleis- und Radsatzkompromisse erscheint hier die dezente Vergrößerung erstaunlicherweise sogar glaubhafter.



Preiswerte Druckrollenkästen aus Kabelbindern: Zunächst werden vier Löcher gebohrt, in welche man anschließend gleich abgelängte Drahtstücke klebt.



Produktion wie am Fließband: Fertigstellung, nachdem die geriffelten Deckbleche (Material, das sich in Zigarettenschachteln findet) aufgeklebt sind.



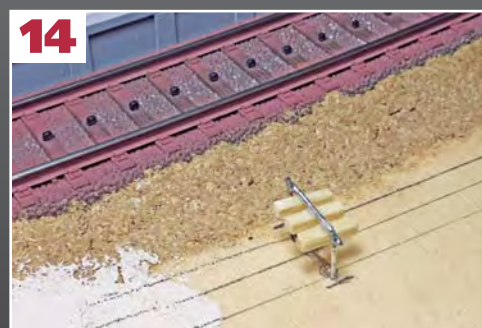
Mit etwas Übung gelingt der begradigende Schnitt auf Anhieb, notfalls kann aber auch anschließend noch mittels Feile ein wenig nachgebessert werden.



Blechkanäle aus Schaschlikspießen mit feinen Tonkarton-Rippen neben dem C-Gleis, in Gleismitte hingegen aus gefalztem Karton, dazu Seilzugablenkungen.



Die vor der Witterung schützenden Blechschirme entstehen (mit Hilfe einer Lehre) aus Tonkarton-Streifen, die später mit Sekundenkleber getränkt werden.



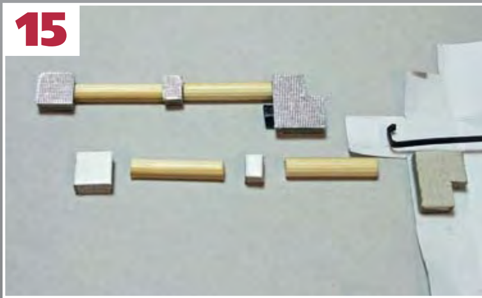
Casanet-Gitter, das von Haus aus verlötet ist, dient als Basis für die mittels gelförmigen Sekundenklebers befestigten Rollenhalter aus Streichhölzern.

Unser Lokalbahn-Agenturgebäude sollte nach reiflicher Überlegung einen glaubhaften Stellwerksanbau erhalten, um dem fränkischen Bahnpersonal die Bedienung zu erleichtern. (Beim Vorbild gab es diese Situation zwar eher selten, doch hoch lebe die künstlerische Freiheit!) Erneut kam primär die Karton-Lagentechnik zum Einsatz; die Fenster bestehen allerdings aus Kunststoff. Wie sich jene gut wirkende Hebelbank-Attrappe im Innenraum basteln lässt, ist dann eine jener zahlreichen, durchaus innovativen Feinheiten, die unsere Werkstattfotos erschließen. *Michael Robert Gauß*



Fotos: Gauß

Pure Stimmung: Der Stellwerksanbau harmoniert bestechend gut mit dem Unterpreuschwitzer Agenturgebäude.



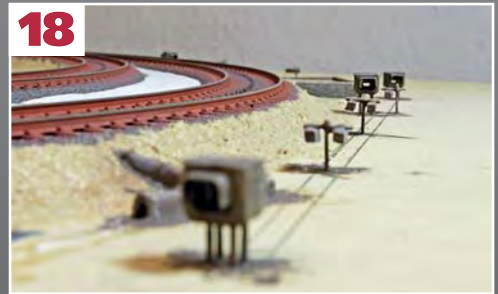
15 Guter Kompromiss: Die Weichenantriebsattrappen entstanden in bestmöglicher Anlehnung an ihre Vorbilder im Bahnhof Markelsheim.



17 Erst die richtige Einfärbung schafft perfekte Illusionen: Zunächst veredelt Lasur-, dann Graniertechnik die einfachen Bauteile verblüffend.



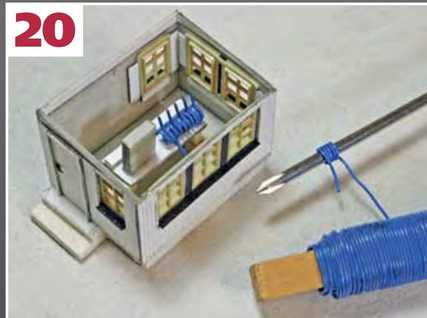
16 Dass bei allen Märklin-Weichen seit jeher die Laternen auf der falschen Seite sitzen, schmälert kaum die Wirkung des Kompromisses.



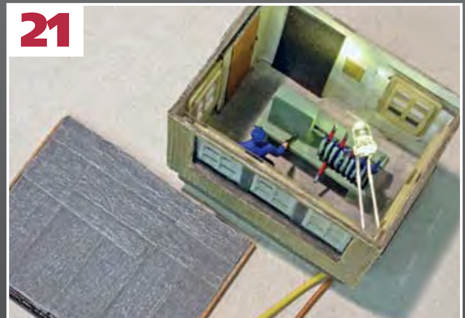
18 Da hier keine H0-Pur-Gleise liegen, ergibt sich letztlich dennoch ein guter Gesamteindruck: Diese Stellwerkstechnik sieht man wenigstens!



19 Keine Weinert-, sondern modifizierte und vorbildgerecht eingefärbte Auhagen-Spannwerke.



20 Anbau für den Fahrdienstleiter im Rohzustand: Die verblüffend einfache Hebelbank entsteht.



21 Farbe und Licht inszenieren am Ende ein wahres Kleinod: Die warmweiße LED wird fest eingebaut.

Modellbahnanlagen kommen auch in die Jahre, dann steht eine Auffrischung an. Dabei verpasst man ihnen durch eine hochwertige Begrünung ein neues Gesicht.

Es grünt so grün

Auch eine noch so gut ausgestaltete Anlage ereilt im Lauf der Zeit das Schicksal, in die Jahre zu kommen, zu ergrauen und damit einer grundlegenden Erneuerung der Begrünung und des Bewuchses zu bedürfen. Wie ein solches Unterfangen mit vertretbarem Aufwand bewerkstelligt wird, zeigt Anlagenbauer Michael Butkay, vielen Lesern bereits aus der ModellbahnSchule bekannt.

Im ersten Arbeitsgang gilt es, die Altvegetation zu entfernen. Ein unorthodoxes, aber probates Mittel dafür ist der Einsatz eines Heißluftgebläses aus dem Baumarkt. Sowohl die früher genutzten Flocken als auch heute gebräuchliche Grasfasern können so nachhaltig beseitigt bzw. geschmolzen werden. Vorsicht ist jedoch geboten, wenn der Anlagenuntergrund überwiegend aus Styropor besteht – dieses kann rasch unter der Hitzeeinwirkung leiden und sich eventuell auch selbst entzünden. Eine Kontrolle der Temperatur auf der Anlagenoberfläche ist unerlässlich. Vorteilhaft ist die Nutzung unterschiedlich großer Düsen, abhängig von der Größe der freizulegenden Flächen.

Wer lieber auf der sicheren Seite sein möchte, kann stattdessen zum Entfernen der alten Fasern auf einen ausgedienten Haartrimmer oder elektrischen Rasierapperat beziehungsweise Bartschneider zurückgreifen. Ist der Rückschnitt im gewünsch-



ten Umfang abgeschlossen, wird im Anschluss die gesamte bearbeitete Fläche gründlich und unter eventueller Zuhilfenahme eines festen Rundpinsels zur Lösung leicht anhaftenden Faser- und Flockenmaterials abgesaugt. Für die spätere Haftung des Klebers ist das unabdingbare Voraussetzung, ansonsten entstehen später schnell unschöne kahle Stellen. Ideales Hilfsmittel ist die leider nur noch gebraucht zu erwerbende Staubhexe, ein Saugvorsatz, bei dem durch einen gegenläufigen Luftstrom parallel loses Material auf der Anlage aufgewirbelt und dadurch leichter aufgesaugt wird, sowie ein leistungsstarker Staubsauger. Als optimale Methode der professionellen Begrasung von Modellbahnanlagen erwies sich in den letzten Jahren bei vielen Modellbauern der Einsatz von leistungsfähigen Elektrostaten. Neben den kostenintensiven Hochleistungsgeräten von Heki mit einem Investitionsbedarf von mehr als 1000 Euro lassen sich auch mit den einfacheren Apperaten von Noch und Heki für unter 100 Euro durchaus gute und akzeptable Ergebnisse erzielen. Mindestens genauso wichtig wie die Technik sind unterschiedlich lange und vor allem entsprechend gefärbte Grasfasern. Deren Auswahl und Abstimmung ist der wichtigste Punkt, sollen die zu begrasenden Flächen später nicht zu unruhig oder besonders künstlich wirken.

Zur Nachbildung von Frühlings- beziehungsweise Frühsommerwiesen mit ihrem recht frischen Bewuchs benötigt man hell- bis bläulichgrüne Fasern. Nach der ersten Mahd, meist Ende Mai, schimmert in der freien Natur schließlich welkes Gras bräunlich durch. Das sollte sich auch im Modell widerspiegeln. Im Hochsommer selbst erscheint Gras wegen der anhaltenden Hitze angetrockner und deshalb leicht gelblich.



Kleine Düsen an der Heißluftpistole eignen sich zum Feilegen punktuellerer Flächen, etwa neben Gebäuden oder Bäumen.



Der Einsatz breiter Düsen ermöglicht ein rasches Arbeiten auf größeren Anlagenflächen. Doch Vorsicht wegen der vielen heißen Luft.



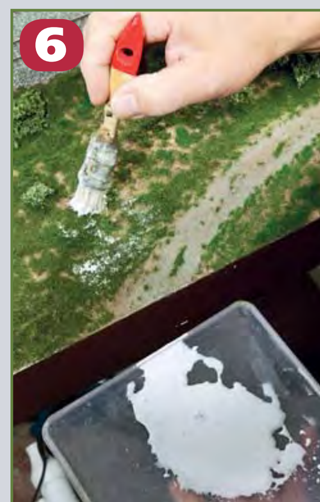
Alternativ können alte Faserschichten auch mit einem ausgedienten Rasierer zurückgeschnitten werden.



Wichtig ist nun eine gründliche Entfernung aller losen Fasern durch Absaugen mit leistungsfähigen Vorsätzen.



Eine Mischung aus beigen und braunen Fasern und etwas Turf bildet den Untergrund der neuen Grünflächen.



Mit einem breiteren Pinsel wird Weißleim oder spezieller Flockkleber auf Teilflächen tupfend, sättigend aufgetragen.



Ländliche Idylle dank überarbeiteter Begrünung entlang der Bahnstrecke. Hochwertige Grasfasern bestimmen das Bild der Wiesen.



Der Auftrag der ersten Faserschicht erfolgt nicht elektrostatisch, sondern mittels Streuflasche. Sie schießt die Fasern auch leicht.



Ein weicher Pinsel hilft beim Antupfen der vereinzelten Langfasern auf den leimgetränkten Anlagen-Untergrund.



In den noch feuchten Kleber werden nun lange Grasfasern elektrostatisch eingeschossen.



Dank unterschiedlich langer und verschiedenfarbiger Fasern wirkt die fertige Fläche natürlich ungleichmäßig.



Überschüssige und lose Fasern werden schließlich mit einem starken Sauger entfernt.

Kräftiges und sattes Grün gibt es dagegen nur eine kurze Zeit nach regenreichen Tagen. Selbstverständlich muss die beim Begrasen nachgestaltete Jahreszeit auch zur übrigen Vegetation aus Blumen, Nutzpflanzen und Bäumen passen.

Bei der konkreten Umsetzung erweist sich der Umstand als problematisch, dass die meisten als Modellbahnzubehör im Fachhandel verkauften Grasmischungen von Heki oder Noch nicht farbrein, sondern gemischt angeboten werden. Wer bei der Begrünung allerdings höhere Ansprüche stellt und deshalb auf individuelle Abstimmungen der Fasermischungen setzt, kommt deshalb um das Fasermaterial von Silhouette oder Langmesser nicht herum. Es ist zudem in unterschiedlichen Längen zu beziehen, was die Darstellung unterschiedlich wachsender Grastypen erlaubt.

Für ein optimales Ergebnis sollten die Teilflächen bei der elektrostatischen Begrünung nicht größer als 50 x 50 cm und vor allem mittels einer Metallnadel oder Schraube sicher mit dem Erdungspol des Begrasungsgerätes verbunden sein. Als Kleber eignen sich Landschaftskleber von KS-Modelleisenbahnen oder Flockleim von Borchert und Möller. Sie trocknen transparent auf. Der Auftrag selbst erfolgt tupfend mit einem breiteren Flachpinsel.

In die derart vorbereiteten Flächen streut man als Unterbau mit einer Streudose oder alternativ einem feinen Sieb kurze Grasfasern in beigen, braunen und wenig grünen Tönen. Der Auftrag sollte sehr sparsam erfolgen und nicht den gesamten Kleber abdecken. Mit einem weichen Pinsel kann man das Material nun noch etwas auf den Untergrund auftupfen – dies verbessert den späteren Eindruck von welkendem und abgestorbenem Gras. Im zweiten Schritt werden schließlich mittels Elektrostatens längere Grasfasern im jahreszeitlich angepassten Farbgemisch in die verbliebenen Kleberstellen eingeschossen. In einem weiteren Schritt folgen etwas grünere und kürzere Fasern. Sie erwecken den Eindruck nachwachsenden Grases.

Nach einer kurzen Trocknungsphase saugt man überschüssige und nicht anhaftende Fasern ab. Zur weiteren Auflockerung der Grasfläche kann man mit einem fast trockenen Pinsel vorsichtig kleine Leimperlen auf die Grasspitzen setzen. Durch einen weiteren elektrostatischen Begrasungsgang entstehen letztlich unterschiedlich hohe Büschel. Sind diese getrocknet, wird erneut überschüssiges Material abgesaugt. Damit ist die Erneuerung der Begrasung abgeschlossen.

Zu guter Letzt setzt man schließlich kleine Büsche und Sträucher zur weiteren Auflockerung. Dabei muss man jedoch auf die nachgebildete Epoche achten. Entlang von Bahngleisen fanden sich wegen des Dampflokeinsatzes bis weit in die Epoche III hinein wegen der existierenden Brandschutzstreifen kaum höhere Gehölze, während diese heute teilweise zwischen den Gleisen wachsen. *M. Tiedtke*



Fotos: Markus Tiedtke

Gut erkennbar sind vorbehandelte (links) und neu begraste Wiesenflächen (rechts) mit Kahlstellen entlang der Strecken.

Teil 10 Opplingen in Stücken

Hintergründig

Nicht nur, aber halt gerade bei schmalen Segmentanlagen sind eine Hintergrundkulisse und vor allem deren Gestaltung von entscheidender Bedeutung für den Gesamteindruck. Das weiß auch Opplingens H0-Bevölkerung.



Lösbarer Hintergrund: Die beschichtete Spanplatte montiert man mit Schrauben und Einschlagmuttern.

Nachdem der ins Auge gefasste Veranstaltungsort aufgegeben werden musste, hatte Opplingens an schmale Welten gewöhnte Bevölkerung schon fast den Dia-Vortrag zur lokalen Kulissengeschichte vergessen. Stattdessen ergingen sich die Winzlinge in ihrer schwäbischen Miniaturwelt in Erinnerungen an den spektakulären Transformator-Schwertransport („Schwergewicht", MODELLEISENBAHNER 9/2008) auf Schiene und Straße.

Insofern kam die jüngste Entwicklung für große Teile der Opplinger Bürgerschaft überraschend: Auf einer Versammlung im Saal des traditionsreichen Gasthofs „Zum Hirschen" wurden nicht nur in einem Lichtbildervortrag die Ziele der Halbnull-Landschaftsentwicklungsgesellschaft (HLEG) vorgestellt, sondern auch gleich Nägel mit Köpfen gemacht. „Wenn schon unsere Welt eine Scheibe ist, dann müssen wir hier und jetzt endlich dafür sorgen, dass zumindest hinten niemand mehr hinunterfällt", formulierte Oberbürgermeister Rainer Muthelm unter dem Beifall der Anwesenden. Gleichzeitig bewies der OB, dass man im Miniatur-Ländle zwar nicht alles, aber eben doch Hochdeutsch kann.

Beschlossen und verkündet: Alsbald herrschte emsiges Treiben, die Aufbruchstimmung zu neuen Horizonten ist auch in diesen Tagen noch nicht abgeklungen. Das gibt uns die Gelegenheit, die Gestaltung des Hintergrunds in Bezug auf Vorder- und Mittelgrund unmittelbar mitzuverfolgen, Opplingen in Stücken eben.

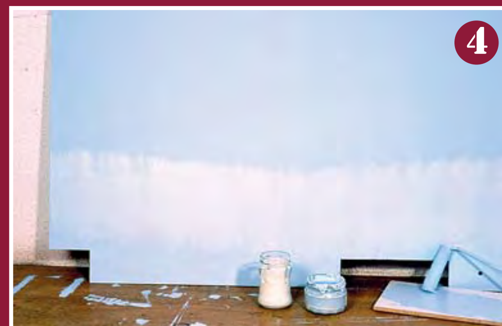
Beginnen wir gleich mit den Vorarbeiten für den Hintergrund. Er wird aus 60 Zentimeter breiten Streifen, bei den im Bogen liegenden Anlagenteilen in Segmentlänge



Die Hintergrundplatten stoßen an den Enden der im Bogen liegenden Segmente stumpf an, weshalb sie ein wenig überstehen.



Nach dem Grundieren folgt das Aufwalzen der Dispersionsfarbe. Hellblau sorgt für den richtigen Farbeindruck des Himmels.



Fresko-Technik: Im nächsten Arbeitsschritt wird nun der Helligkeitsverlauf nass in nass aufgetragen.

Damit gemalte und modellierte Landschaft zu einem harmonischen Zusammenspiel finden, ist ein dammartiger Rand nicht die schlechteste Idee.

hergestellt. Als Material finden zehn Millimeter dicke, möglichst beidseitig weiß beschichtete Spanplatten Verwendung. Die Platten werden mittels am Segmentrahmen eingesetzter Einschlagmuttern und passender M6-Schrauben (M6 x 35) lösbar montiert.

An den Übergängen von geraden zu in den Kurven liegenden Segmenten werden die Stoßkanten auf Gehrung geschnitten. Daher ragen sie ein wenig über die Anlagenteile hinaus. Bei sauberem Arbeiten und geschickter Gestaltung, sowohl des dreiwie des zweidimensionalen Hintergrundes, sind störende Trennkanten kaum erkennbar. Gleichwohl kann und soll die Kulisse die Segmentbauweise auch nicht verleugnen.

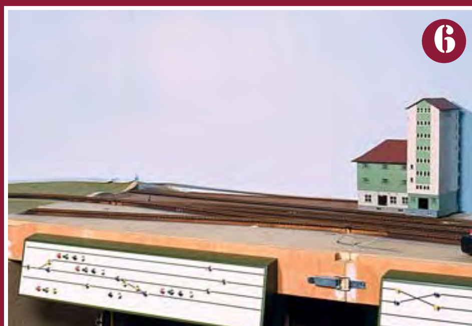
Um die später aufzutragenden Dispersionsfarben dauerhaft mit den beschichteten Spanplatten zu verbinden, ist zunächst eine Grundierung erforderlich. Am schnellsten und zuverlässigsten ist diese mit einer Schaumstoffwalze zu bewerkstelligen, welche die Kunststoffgrundierung flächig auf der Spanplatte verteilt. Wichtig ist bei allen Streicharbeiten, dass Vorder- und Rückseite gleichermaßen beschichtet werden. Nur so kann man nämlich das Verziehen der Platten dauerhaft verhindern. Dies gilt grundsätzlich übrigens auch bei der farblichen Vorbehandlung von Anlagenplatten, Trassenbrettchen oder anderen auf Holz basierenden Basiskonstruktionen.

Jetzt beginnt die erste Farbgestaltung des noch weißen Hintergrunds. Eingefärbt werden die Spanplatten zunächst einmal mit Hellblau, vorsichtig angemischt mit weißer und ein wenig blauer Dispersionsfarbe und gut umgerührt. Es empfiehlt sich, zunächst eine Farbprobe anzulegen und deren Trocknung abzuwarten, denn in nassem Zustand fällt der Farbton dunkler aus.

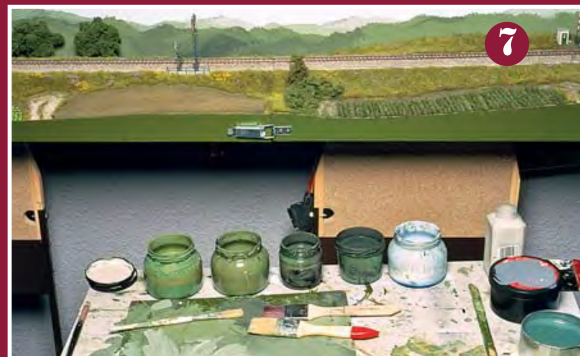
Entspricht die Tönung der getrockneten Farbmischung den eigenen Vorstellungen, kann die Spanplattenkulisse beidseitig flä-



Auf die Mischung kommt es an: Unter vorsichtiger Zugabe von Blau ins Weiß entstehen die Nuancen.



Stellprobe: Was jetzt noch fehlt, das sind die feinen Wolkenstrukturen, ebenfalls fresko aufzutragen.



Ein Zeitsprung: Die Ausgestaltung des Hintergrunds erfolgt erst nach Abschluss der Modellierarbeiten.

Gerade bei schmalen Anlagensegmenten verdient die Hintergrundkulisse besondere Aufmerksamkeit und im Erfolgsfall den Dank des Fotografen.



Nächster Schritt zur Landschaftsgestaltung: Vor dem Einschottern erfolgt das Vorbereiten des Kiesweges.



Abschüssige Dammteile werden mit Leim befeuchtet und dann erst Schotter respektive Kies aufgebracht.

chendeckend mit einer Schaumstoffwalze eingefärbt werden. In Fresko-Technik, also nass in nass, folgen unmittelbar anschließend der Auftrag eines feinen Verlaufs und die Andeutung zarter Wolken.

Passendes Werkzeug zum Auftragen ist wiederum eine feine Schaumstoffwalze. Die Gestaltung geht folgendermaßen vonstatten: Nach dem Aufbringen der aus Weiß mit wenig Blau abgetönten Grundfarbe wird der Verlauf, von oben dunkler nach unten heller werdend, nass in nass aufgewalzt. Das geschieht ganz einfach, indem man, unten beginnend, die Farbe in etwas hellerer Blautönung in waagerechten Arbeitsgängen aufträgt. Dieser Verlauf endet auf etwa halber Höhe des Hintergrunds.

Nun werden zügig die Wolken, ebenfalls nass in nass, eingewalzt. Dafür taucht man die soeben eingesetzte Schaumstoffwalze so in reinweiße Dispersionsfarbe, dass etwa die Hälfte der Walzenfläche bedeckt ist. Beim anschließenden Setzen der Wolken lautet die Grundregel, oben zu beginnen, um das die Wolken erhellende Sonnenlicht zu imitieren, und etwas weiter unten, wiederum horizontal bewegend, eine unregelmäßige Wolkenformation aufzuwalzen. So wird die untere Schattenseite der Wolken mit abnehmender weißer Farbintensität automatisch dunkler und verblaut.

Nass in nass: Mit Fresko-Technik zu glaubwürdiger Himmelsillusion

Es sollte darauf geachtet werden, dass die Wolken über Platten- und damit Segmentkantengrenzen hinausreichen, statt dort abrupt zu enden. So bewahrt man sich am ehesten die gewollte Illusion, über die Anla-



Die Pertinax-Zwischenräume erhalten eine auf den gewählten Modellschotter abgestimmte Farbgebung.



Segmentgerechtes Einschottern: Die Barriere an der Stoßkante ist für den Übergang wichtig.



ge hinaus in einen glaubwürdigen leicht bewölkten Himmel zu schauen.

Die Hintergrundkulisse wird vorerst provisorisch an die Anlagensegmente geschraubt, da zum einen im vorliegenden Beispielfall der Opplinger H0-Bevölkerung Abstürze über den hinteren Weltenrand erspart bleiben und zum anderen die eigentliche Kulissenlandschaftsmalerei, nämlich die weitere Ausgestaltung des unteren Bereichs der Spanplatten, an und für sich erst nach dem Begrünen der Modelllandschaft sinnvoll ist. Es sei denn, der Weltenbauer hat einen so exakten Plan, dass er den umgekehrten Weg gehen kann.

Opplingens imaginären Hauptcharakter bestimmt wie vielleicht erinnerlich das Einzugsgebiet der Schwäbischen Alb: Landwirtschaftlich genutzte Flächen, Hügel, Täler und Wälder sowie in der Ferne auch ein wenig höhere Bergkuppen sind die typischen Zutaten an dieser eingleisigen Hauptbahn, die gemäß Anlagenlegende Stuttgart und die mittlere Neckar-Region über Metzingen mit Reutlingen und Tübingen verbindet.

Apropos Bahn, sie bietet uns die günstige Gelegenheit, einen Exkurs zum Oberbau einzuschieben, da gerade ein ganzer Streckenabschnitt erneuert wird.

Am und auf dem Bahndamm ist die H0-Gleisrotte am Werk und lässt sich von uns über die Schultern bei der Arbeit zusehen. So erfahren wir unter anderen auch, dass man sich für die Verwendung des hellgraubräunlichen Kalksteinschotters von Asoa entschieden hat und dass an angefeuchteten Böschungen und Bahndämmen Sand, Kies und Schotter besser haften, wobei dem üblichen Weißleim-Wasser-Spüli-Gemisch hier Asoa-Geländekleber vorgezogen wird. Er sorgt für eine enorme Festigkeit, was für den optionalen Transport der Anlage wichtig ist, erhält gleichzeitig aber die feine Struktur von Kies und Schotter und bleibt grundsätzlich elastisch. Lediglich bei beweglichen Teilen der Weichen und deren Antrieb kommt dagegen Asoa-Schotterkleber zum Einsatz.

Das Schotterbett selbst wird herkömmlich geschüttet und mittels Pinsels in Form gebracht. Kritischste Stelle ist die Stoßkante am Segmentende.

Die Ausfräsungen der Pertinaxplättchen sind aus Stabilitätsgründen recht flach, was nur eine dünne Schotterschicht erlaubt. Damit der Untergrund nicht durchschimmert, wird er zuallererst einfach mit dem Schotter angepasster Farbe angestrichen. Anschließend wird ein Anschlag für die Trassenstirnkante hergestellt. Dazu schneidet man eine Kunststoffplatte auf Schotterbettbreite zu und befestigt sie mit Reißnägeln am Trassenbrett. Ist sodann der Schotter aufgebacht und verfestigt, zieht man die Kunststoffplatte vorsichtig ab. Der nun offenliegende Schotterbettquerschnitt wird nochmals angefeuchtet und mehrmals mit dem Geländekleber oder noch besser mit verdünntem Weißleim getränkt. So ausgehärtet ist der empfindliche Übergang fit für den Alltagsbetrieb.

Da das Gleis an manchen Stellen nur wenige Zentimeter von der Hintergrundkulisse entfernt ist, riet nicht nur Opplingens OB von einer naturalistisch detaillierten Hintergrundbemalung seiner Miniaturwelt ab. Stattdessen plädierte er für ausgestaltete Waldränder und Böschungen am Übergang zur zweidimensionalen Weltrandbegrenzung. Eine in leichter Unschärfe verschwimmende, von Licht und Schatten beeinflusste Landschaft, so Muthelms Credo, erzeuge am ehesten die Illusion von räumlicher Weite und Ferne.

Aus weißer, grüner, ockerfarbener und graubrauner Abtönfarbe wird ein Farbton gemischt, der der auf der Anlage vorherrschenden Begrünung, hier frühsommerlichem Heki-Gras, entspricht. Diese Farbe wird in zwei Gebinde aufgeteilt, das eine mit Schwarz und das andere mit Hellblau abgemischt. Ersteres dient zum Darstellen der Schatten und der Bewaldung, letzteres der Andeutung entfernter, verblauender Landschaftsteile. Merke: Je weiter entfernt, desto blasser und außerdem zumeist niedriger!

Ralf Reinmuth/hc

Material-Liste

Bauteile, Zubehör	Bemerkung
Spanplatten	10 mm, beidseitig weiß beschichtet
Kunststoffgrundierung	mit Schaumstoffwalze
Einschlagmuttern	M6
Gewindeschrauben	M6
Dispersionsfarben	weiß, blau, grün, graubraun, ocker, Auftrag mit Walze und Pinseln



Im Hinblick auf die Hintergrundkulisse sind glaubhafte Randmodellierungen wichtiger Faktor.



Ein Bahnübergang, hier mit Viessmann-Schranken, bringt zusätzliches Leben ins Betriebsgeschehen,



aber sorgt auch für besondere Herausforderungen bei der Gestaltung des anschließenden Hintergrunds.

Fotos: Reinmuth



Klein- und Kleinstanlagen sind im Trend. Die neue Lenz-Köf ist dafür geradezu prädestiniert.



Viel zu entdecken: Die Detaillierung des Sieben-Zentimeter-Zwerges ist vorzüglich.

Mit der neuen Kleinlok im Maßstab 1:87 zeigt Lenz, was technisch möglich ist, und legt die Messlatte höher.

Rangier-Spaß

AUF EINEN BLICK

PRO *Fahreigenschaften; Funktionalität; Spielwert; Metallgehäuse und -fahrwerk; Zugkraft; Stromspeicherung; Preis*

KONTRA –

PREIS *etwa 170 bis 200 Euro*

URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒ ☒

Mal ehrlich, was macht so viel Freude, wie mit einer kleinen Lok Züge zu trennen und wieder zusammenzustellen und einzelne Wagen ihrem Bestimmungsort zuzustellen? Das geht stundenlang und auch auf kleinen Heimanlagen.

Nur wenig Platz hat auch die Technik in der revolutionären Köf von Lenz Elektronik. Die Miniaturisierung macht auch vor der Modellbahn nicht Halt und so wurden die knapp fünf Zentimeter verborgenen Raumes gut gefüllt. Doch zunächst zu Grundsätzlichem: Die Fahreigenschaften sind bestechend. Nicht nur, dass das maßstabsgetreue Ganzmetallmodell mit seinen feinen Speichenrädern seidenweiche Anfahr- und Langsamfahreigenschaften besitzt, nein, auch bewältigt es dank reichlich Gewicht bis zu 14 vierachsige Güterwagen. In Fahrstufe 1 ist die Köf mit umgerechnet 2,3 km/h unterwegs, in Fahrstufe 17 erreicht sie die Höchstgeschwindigkeit des Vorbilds von 30 km/h und in der höchsten Fahrstufe 28 schließlich 68 km/h. Freilich ermöglicht die Funktion 6 ein langsameres Fahren im Rangiergang, was für dieses Modell besonders wichtig ist. Damit lässt sich beispielsweise sanft an einen Wagen heranfahren, bevor mit F2 das Tüpfelchen auf das i gesetzt wird. Der Kupplungshaken senkt sich ab, das Fahrzeug rückt etwa 5 Millimeter vor und der Haken hebt sich wieder – angekuppelt. Mit F1 verläuft der Vorgang in umgekehrter Abfolge und der Wagen wird abgekuppelt. Wenn es am Modell-Güterschuppen Nacht wird, funktioniert das Ganze ebenso. Das Spitzenlicht wechselt, sofern eingeschaltet, wahlweise mit der Fahrtrichtung oder leuchtet konstant an beiden Fahrzeugenden. Besonders effektvoll ist zudem die getrennt zuschaltbare Beleuchtung des Führerstandes, der fast völlig frei ist. Lediglich ein Kondensator ist sichtbar, der bei kurzer Unterbrechung der Stromzufuhr trotz hinterer Pendelachse aushilft und die Lok einfach weiterfahren lässt. Der Decoder liegt verborgen unter dem Dach.

Und was das alles kostet? Für knapp 200 Euro (UVP) erwirbt man ein Modell, das sich hoffentlich nicht hinter Glas die Räder eckig stehen wird. Denn dafür ist es viel zu schade. *oh*

STECKBRIEF

- **Hersteller: Lenz Elektronik**
- **Nenngröße:** H0
- **Bezeichnung:** Köf 4151, DB
- **Bestellnummer:** 30150
- v_{max} Vorbild: 30 km/h
- v_{max} FS 28: 68 km/h
- v_{max} NEM: 42 km/h
- v_{min} FS 1: 2,3 km/h
- **Antrieb:** Beide Achsen
- **Gehäuse:** Metall
- **Fahrwerk:** Metall
- **Haftreifen:** Keine
- **Gewicht:** 90 Gramm
- **Beleuchtung:** Spitzensignal mit Fahrtrichtungswechsel, Rangierlicht, Führerstandsbeleuchtung
- **Sonderfunktion:** An-/Abkuppeln digital und analog



Beim automatischen Abkuppeln senkt sich der Haken, anschließend setzt die Lok ein kurzes Stück zurück.



Das BVZ-Krokodil, von dem nur mehr eines beim Vorbild existiert, ist auf jeden Fall eine Bereicherung für alle H0m-Anlagen.



Der Blick auf den Fahrzeugboden zeigt die offenen Getriebe-ritzel sowie die Zahnräder des Zahnstangenantriebs.

Fotos:(6) Rainer Albrecht

Bemo führt seit neuestem das legendäre BVZ-Krokodil im Sortiment.

Das andere Krokodil

Diejenigen, die sich mit der meterspurigen Landschaft der Schweiz nicht ganz so gut auskennen, werden beim Begriff Krokodil meist an die Maschinen der Rhätischen Bahn (RhB) denken. Die mit der RhB verbundene Visp-Zermatt-Bahn (VZ), die spätere Brig-Visp-Zermatt-Bahn (BVZ) und heutige Matterhorn-Gotthard-Bahn (MGB), besaß ebenfalls Krokodile. Fünf Stück, die nach strenger Definition auch gar keine Krokodile sind, sondern gewöhnliche Drehgestellloks mit Vorbauten, aber dennoch als Krokodile bezeichnet wurden. Die fünf VZ-Loks HGe 4/4 I 11 bis 15 entstammen den Jahren 1929 und 1930 und waren die ersten elektrischen Maschinen der VZ-Bahn nach ihrer Elektrifizierung. Bis 1992 waren die Loks bei der BVZ im Einsatz. Danach wurden alle bis auf die Nummer 15, die heute als Museumsmaschine dient, verschrottet. Das Vorbild des neuen Bemo-H0m-Modells ist die Lok 12.

Bemos Neukonstruktion überzeugt aufs Erste dank eines gelungenen Formenbaus. Die Gehäusestrukturen, die beim Vorbild zahlreiche Klappen und Türen aufweisen, wurden erstklassig wiedergegeben, feinste Nietimitationen zieren die gesamte Lok. Freistehende Griffstangen und penibel nachgebildete Dachaufbauten komplettieren den sehr guten äußeren Eindruck. Sowohl die Lackierung als auch die Bedruckung sind wie stets bei den Uhingern auf sehr hohem Niveau, die wenigen Anschriften gestochen scharf.

Angetrieben wird die Lok von einem fünfpoligen Mashima-Motor über Kardanwelle und Schnecke-/Stirnradgetriebe auf alle vier Achsen und die beiden Zahnräder des Zahnstangenantriebs. Lobenswert ist, dass man das Gehäuse sehr einfach durch das Lösen zweier Schrauben abheben kann. Das Getriebe der Lok ist vergleichsweise offen und dürfte etwas staubanfällig sein.

Die Fahreigenschaften der Lok sind sehr gut. Bei 12 Volt erzielt das 1:87-Modell eine Höchstgeschwindigkeit von 63 km/h, das liegt nahe am Vorbild, das es auf 45 km/h brachte. Bei einer Spannung von 4 Volt schleicht die Maschine mit 12 km/h gemütlich über die Testanlage. Vorbildgerecht ist auch der Lichtwechsel mit einem Drei-Licht-Spitzensignal und einem weißen Rückfahrlicht. Das neue Modell verfügt natürlich auch über eine sechspolige Schnittstelle.

Das neue VZ-Krokodil dürfte die H0m-Fans begeistern.

Stefan Alkofer

AUF EINEN BLICK

PRO *Sehr gute Detaillierung; exzellente Lackierung und Bedruckung; ausgewogene Fahreigenschaften*

KONTRA *Offenes Getriebe*

PREIS *299,95 Euro (UVP)*

URTEILE ■ ■ ■ ■ ▴



BLITZ-LICHT

▶Rivarossi-Laaes 541



Preislich schneiden die nun von Hornby im Zweierset angebotenen H0-Autotransportwagen des Typs Laaes 541, eine überarbeitete Wiederauflage, auch im Vergleich zu Mitbewerbermodellen recht gut ab. Akkurate Bedruckung, ordentliche Detaillierung, Bremsbacken in Radebene, Kurzkupplungskinematik und hervorragende Laufeigenschaften sind gleichfalls positiv zu vermerken. Die gemäß Revisionsdaten in der Epoche IV angesiedelten Modelle – da machten sich die Vorbilder schon rar – sind freilich nicht als damals übliche Offs59-Pärchen fest gekuppelt und zudem weisen beide H0-Modelle auch noch identische Wagennummern auf. *hc*

AUF EINEN BLICK

PRO *Gesamteindruck; Bedruckung; Kurzkupplungskinematik; Laufeigenschaften; Preis*

KONTRA *Kein Pärchen; identische Wagennummern*

PREIS *Set: 39,90 Euro (UVP)*

URTEILE ■ ■ ■



Die neuen Y-Wagen gibt es in mehreren Form- und Farbvarianten von DR, PKP, ČSD und MÁV.

Roco hat überzeugende Modelle typischer Schnellzugwagen der Epoche IV veröffentlicht: Den Typ Y/B 70.

Gediegenes Reisen



Fotos (7): Rainer Albrecht

Die Drehgestelle überzeugen in ihrer Tiefenwirkung, die Bremsklötze liegen nahezu korrekt. Auch die Inneneinrichtung gefällt.

AUF EINEN BLICK

PRO *Detaillierung; Inneneinrichtung; Farbgebung und Bedruckung; Laufeigenschaften; geätzte Zuglaufschilder*

KONTRA *Lose Ansetzteile; relativ hoher Preis*

PREIS *49,90 Euro (UVP)*

URTEILE

Die Y-Wagen mit der markanten Dachwölbung kamen infolge von Bestrebungen zur Vereinheitlichung des europäischen Wagenmaterials ab 1962 auf und liefen zunächst vorwiegend in internationalen Schnellzügen. Von Rocos maßstäblichen Neukonstruktionen im Maßstab 1:87 gibt es 1.-Klasse-Wagen, 2.-Klasse-Wagen mit anderer Fensteraufteilung und Inneneinrichtung, Wagen mit beiden Klassen und Versionen mit Gepäckabteil. An ihrer Ausführung gibt es nur wenig zu bemängeln. Einige Ansetzteile sitzen etwas locker, die Puffer fallen gern einmal ab. Die Detaillierung hingegen wirkt sehr gut, ebenso wie die Farbgebung und Bedruckung. Am Rahmen finden sich präzise bedruckte Bremsstellungswechselhebel, Batteriekästen und Fabrikschilder. Und als Zugabe verbreitet sich beim Auspacken ein Geruch, welcher dem Vorbild nicht unähnlich ist. Ein Zug mit vorbildgerechter Länge verlangte nach einer zugkräftigen Lokomotive, denn mit je 147 Gramm sind die Wagen keine Leichtgewichte. Die gelungenen Zuglaufschilder und Trittstufen lassen sich zurüsten. *oh*

Neues Schmalspuriges in Messing gibt es von Tino Eisenkolb für die H0e-Bahner.

Urige Sachsen

Der Säschsische Eisenbahnmodellbau, Tino Eisenkolb, Wiesaer Kirchweg 60, 01917 Kamenz, liefert als jüngste Neuheit Tonnendachpackwagen in H0e in Messing-Handarbeitsqualität. Bei den Serienfahrzeugen ist jeweils eine Ladetür geöffnet. Die Beschriftung ist exakt, auch am



Die Wagen machen einen sehr guten Eindruck: Viele freistehende Details sind zu erkennen. Zu sehen sind die geöffnete und geschlossene Seite.

Ein Schlafwagenset der SBB liefert Roco in H0.

Nachtquartier



Auch bei Tag machen die beiden Trans-Euro-Nacht-Schlafwagen einen sehr guten Eindruck.

Keinesfalls nur bei Nacht muss man die beiden im Set erhältlichen Nachtzugwagen von Roco einsetzten, da sie sowohl optisch als auch von den Fahreigenschaften sehr gut geworden sind. Interessant ist, dass es am Wagenboden keinerlei Herstellervermerk gibt, wie dies sonst üblich ist. Ebenfalls interessant ist der Geruch der Fahrzeuge, der dem Vorbild doch sehr nahe kommt. Sehr gut gelungen ist die Lackierung und Detaillierung der Fahrzeuge, weshalb man auch über die



Der slowenische Diesel, dessen Vorbild bei Duro Dacovic gebaut wurde und ein Lizenzbau der französischen Baureihe BB 63000 ist, sieht einfach gut aus.



Sehr feine Handläufe, geätzte Lüftergitter und hervorragende Drehgestellblenden prägen das Modell.

Moko? Nie gehört? Dann sollten Sie sich dieses H0-Modell einer slowenischen Diesellok einmal genauer ansehen.

Diesel-Exot

Der slowenische Hersteller Moko liefert als Neuheit die dieselelektrische Lokomotive SŽ 643-026 der slowenischen Eisenbahnen.

Das H0-Modell besitzt einen Metallrahmen und zahlreiche weitere metallene Teile wie fein geätzte Rangierertritte und Lüftergitter. Das Gehäuse besteht aus Kunststoff. Auffallend sind die ausgezeichnete Detaillierung und die hervorragenden Gehäusegravuren. Ein fünfpoliger Motor mit Schwungmasse sorgt für einen harmonischen Antrieb aller vier Achsen über Kardanwellen und Getriebe. Im Inneren findet der Modellbahner eine achtpolige NEM-Schnittstelle, an der ein Sounddecoder angeschlossen werden kann, Platz für einen Lautsprecher ist da. Die fahrtrichtungsabhängige Beleuchtung erfolgt mittels Dioden.

Das in China produzierte Modell fährt hervorragend. Bei 12 Volt erreicht die 1:87-Diesellok eine Höchstgeschwindigkeit von 94 km/h. Bei einer Spannung von 2,4 Volt fährt die Lok sanft an. Die Lok ist für Modellbahner, die sich auch für Exoten interessieren, in jedem Fall interessant. Der Bezug erfolgt über www.moko.si oder MOKO d.o.o Vir, Litijska 1, 123 Domzale, Slowenien. *S. Alkofer*

AUF EINEN BLICK

PRO *Feine Detaillierung; prima Fahreigenschaften; gute Lackierung und Bedruckung*

KONTRA *Schwieriger Bezug; etwas laut*

PREIS *Etwa 170 Euro*

URTEILE

Rahmen sind die Firmenschilder vorhanden. Die Lackierung und die Beschriftung sind sehr sauber und zahlreiche Details an den Waggons sind extra angesetzt und farblich abgesetzt. Eine funktionstüchtige Scharfenbergkupplung der Firma Veit passt ebenfalls in die Kupplungsaufnahme.

Rainer Albrecht

AUF EINEN BLICK

PRO *Saubere Handarbeit; sehr schöne maßstäbliche Umsetzung des Vorbilds*

KONTRA *Relativ hoher Preis*

PREIS *152,50/157,00 € Euro (UVP)*

URTEILE



Die Wagenübergänge sind farbschön dargestellt. Die typischen gelben Griffstangen sowie die Stromverbindung zwischen den Wagen sind zuzurüsten.

etwas zu massiven Rangierertritte getrost hinwegsehen kann. Wie beim Vorbild haben die Wagen gute Laufeigenschaften, so dass die Fahrgäste am Morgen gut ausgeschlafen am Zielbahnhof ankommen. *K. Fleischer*

AUF EINEN BLICK

PRO *Farbgebung; Detaillierung; Inneneinrichtung und Bedruckung; Laufeigenschaften*

KONTRA *Etwas zu massive Rangierertritte*

PREIS *118,00 Euro (UVP)*

URTEILE



Nicht nur Innenbeleuchtung , sondern auch roter Zugschluss ist bei der neuen LED-Leiste integriert.

Viessmann erhellt mit seiner neuen LED-Leiste die Modelbahnwagen und liefert gleich noch ein paar erleuchtete Fahrgäste mit.

Erleuchtung

Die in Segmenten kürzbare Lichtleiste (Art.Nr.: 50492) lässt sich so gut wie in jeden Wagen der Baugröße H0 einbauen. Notwendig ist lediglich eine Stromversorgung von den Radsätzen beziehungsweise durch Akku, Batterie oder stromführende Kupplungen. Die Helligkeit ist durch ein Potentiometer regelbar und liefert gelbliches Licht. Zwei rote LED sind für den Zugschluss vorgesehen. Flackerschutz und Konstantstromquelle für gleichbleibend helles Licht sind integriert. Die Beleuchtungsplatine ist für Gleich-, Wechsel- und Digitalstrom geeignet. Zwei extra Lötpunkte sind für ein Powerpack und einen Zusatzkondensator vorgesehen. Für die Besetzung des Wagens liegen auch einfache, zusammensteckbare Figuren bei. *Rainer Albrecht*

AUF EINEN BLICK

PRO *Leicht zu montieren; Figuren beigelegt*

KONTRA *Hoher Preis*

PREIS *16,95 Euro (UVP)*

URTEILE ✠ ✠ ✠ ✠

Espen zu verschiedenen Jahreszeiten sind nun von Silhouette erhältlich.

Baumkunst

Als Neuheiten der Firma Albert Rademacher Silhouette Modellbahnzubehör erschienen jüngst eine Reihe Espen in Nachbildung zu fünf verschiedenen Zeitpunkten im Jahresverlauf. Fünf Jahreszeiten? Ja, Silhouette hat für den Herbst zwei Varianten im Angebot: Die Espe im Frühherbst mit einzelnen gelbgefärbten Blättern und den Baum zu einem späteren Zeitpunkt, wenn die Gelbfärbung schon weiter fortgeschritten ist. Bei einem bestimmten Kälteeinfall färben sich die Blätter der Espe von der Spitze aus rot, wie dies bei dieser Ausführung des Modellbaums im oberen Drittel nachgebildet ist. Die Baumart meidet schattige Wuchsplätze und steht oft gemeinsam mit Salweiden, Weißbirken, Eichen und Besenginster in Baumgruppen.Die Modellbäume sind anhand der Rinde und der Baumform sofort als Espen erkennbar. Besonders gelungen ist die Belaubung mit kleinsten formrichtigen Blättern. *kf*

AUF EINEN BLICK

PRO *Sehr detailliert; Made in Germany; jeder Baum ist ein Individuum*

KONTRA *Preis*

PREIS *41,00 bzw. 24,35 Euro*

URTEILE ✠ ✠ ✠ ✠



Prachtvoll sind die Espen anzuschauen, auch wenn selten Sommer und Herbst so dicht nebeneinander stehen...



BLITZ-LICHT

▶Atlas-H0-MP-Hopper



Schüttgutwagen gehören zu den wichtigsten Güterwagen bei US-Bahngesellschaften. Von Atlas gibt es ein neues Dreier-Set mit Hopper-Wagen der Missouri Pacific Railroad. Die Wagen aus der preiswerten Trainman-Einsteiger-Linie von Atlas gefallen dank einer ordentlichen Detaillierung, einer sehr guten Lackierung sowie einer exzellenten Bedruckung. Die „70-Ton Hopper Cars“ sind mit Kohle beladen und verfügen über unterschiedliche Betriebsnummern. Hierzulande gehen sie teils für weniger als 40 Euro über den Ladentisch. *al*

AUF EINEN BLICK

PRO *Ordentliche Detaillierung; Ladegut; gute Lackierung und Bedruckung; attraktiver Preis*

KONTRA *Drehgestelle etwas schlicht; Ladegut etwas zu grob*

PREIS *Etwa 40 Euro*

URTEILE ✠ ✠ ✠ ✠



Fotos (5): Rainer Albrecht

In jedem Fall ein gutes Motiv – die Kropfachse einer 58.

Die Anzahl der Bauteile ist übersichtlich. Wer Spaß an einer kleinen Bastelei hat, sollte den Bausatz wählen.

Ein Dampflokradsatz erinnert auch in der Modellwelt an eine vergangene Epoche

Drillings-Gedenken

Die Firma Modellbahn-Kreativ, Reichsstraße 1a, 09119 Chemnitz, (modellbahn-kreativ.com), ist bekannt für ihre pfiffigen Ausstattungsdetails. Siegfried Künzels jüngstes Werk ist eine Kropfachse (Art. Nr.: 11345) in H0, die einer 58 entstammt, als Denkmal, wie man es so oder in ähnlicher Form an zahlreichen Orten finden kann. Der Zusammenbau ist sehr leicht und von der Trockenzeit von Kleber und Farbe abgesehen in wenigen Minuten erledigt. Die Schwellen sollten vorher braun gebeizt und die Metallteile von Angüssen befreit werden. Im Anschluss an diese Arbeit werden die Radscheiben und die Achse im Versatz der Kurbelbolzen von etwa 120 Grad (Exakt: rechts gesehen 132 Grad, links 107 Grad) verklebt. Auf einen Rundlauf der Radscheiben ist zu achten. Die Bauanleitung ist ausreichend bebildert und als Schablone für den Versatz vorgesehen. Einen hundertprozentig stimmigen Winkel muss man bei einem Denkmal nicht einhalten! Danach können die Metallteile grundiert werden. Als roter Farbton bietet sich das Reichsbahn-RAL 3000 an, für die Schienen Rostfarbe und für die Hemmschuhe Orange oder Gelb. Bevor die Lagerstellen und der Spurkranz lackiert werden, sollten diese mit einem schmalen Streifen Nassschleifpapier (800er-Körnung) poliert werden. So wird nach der Farbgebung das „Blank machen" erleichtert. Die Naben kann man mit einer etwa drei Millimeter breiten, runden Papierscheibe abkleben, damit entfällt das schwierige nachträgliche Freilegen. Alternativ können die blanken Teile auch stahlfarben lackiert werden. Dann folgt die Endmontage, das heißt, den Radsatz mittig auf die Schienen kleben und mit den Hemmschuhen sichern.

Ein Platz für das Denkmal auf der Modellbahn ist sicherlich schnell gefunden. *RAS*

AUF EINEN BLICK

PRO *Leicht zu bauen; witzige Idee und schönes Detail für die Heimanlage*

KONTRA –

PREIS *Bausatz 15,95 Euro (UVP) Fertigmodell 24,95 Euro*

URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒ ☒

Unsere Bewertung

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**

Eine alte Bekannte kommt wieder in den Handel:
Die V 36 in TT ist als Neukonstruktion von Tillig erschienen.

Funkenfrei

Mit der 360 PS starken Diesellokomotive entstand ab 1938 eine universell einsetzbare und robuste Maschine. Der Kasten zur Auspuffkühlung soll Funkenflug verhindern, wo Explosionsgefahr besteht.



Die markante Frontansicht der V 36 hat Tillig gut umgesetzt. Die Griffstangen bestehen aus Kunststoff, die Leiter aus Metall.

Die V 36 ist keine Unbekannte auf TT-Gleisen, erschien doch ein Modell der ehemaligen Kriegslok bereits in den 1960er-Jahren bei der Zeuke & Wegwerth GmbH. Es wurde mehrere Jahrzehnte lang produziert und war für viele ein idealer Einstieg in die Modellbahn der Spur TT. Nun war es Zeit für eine Generalüberholung durch die Sebnitzer TT-Konstrukteure.

Das Vorbild ist nicht uninteressant, war die Baureihe doch eine der ersten in großer Stückzahl produzierten Diesellokomotiven und ebnete den Weg für nachfolgende dieselhydraulisch angetriebene Lokomotivgenerationen. Die vom deutschen Militär für den Kriegseinsatz geforderte und als WR 360 C14 (**W**ehrmachts-**R**egelspurlokomotive, **360** PS, Achsfolge **C**, mittlere Achsfahrmasse **14** Tonnen) bezeichnete Baureihe sollte sich für den Einsatz in explosionsgefährdeten Anlagen eignen und im Fronteinsatz den Tarnvorteil der Raucharmut ausspielen. Dampflokomotiven waren aufgrund ihrer Abgase wesentlich leichter aufzuklären. Mit einem Zweigang-Nachschaltgetriebe waren die Maschinen sowohl für den Rangierdienst mit bis zu 30 km/h als auch für den Streckendienst mit einer Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h geeignet. Von mehr als 250 ausgelieferten Lokomotiven kamen nach 1945 noch etwa 35 Exemplare bei der Deutschen Reichsbahn zum Einsatz und etwa 90 zur Deutschen Bundesbahn. Als einzige DR-Baureihe, die zum Teil über einen Explosionsschutz verfügte, kam sie dort bevorzugt in Munitions- und Tanklagern sowie Ölhäfen zum Einsatz.


Keine Schraubenkupplung, angepritzte Handgriffe: Verbesserungspotential gibt es.

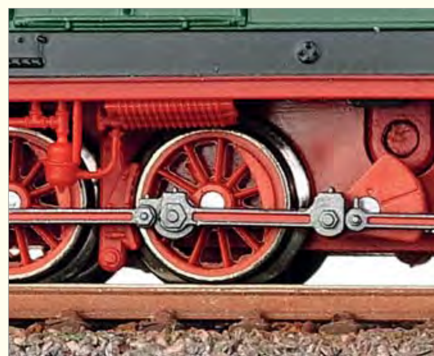

Nach der etwas kniffligen Gehäuseabnahme präsentiert sich das Modellinnere aufgeräumt. Die oberen Spitzenlichter für Varianten sind vorbereitet, aber abgeklebt.

Aber auch im Streckendienst konnten die robusten Loks angetroffen werden, bis hin zu Leig- und Eilzugdiensten. Erst 1957 erhielten sie die neue Bezeichnung V 36, ab 1960 wurde das zuvor schwarze Fahrwerk rot.

Tilligs Nachbildung lenkt den Blick zunächst unwillkürlich auf die Spiegeleiern nicht unähnlichen Frontlaternen, die zwar durchaus interessant anzusehen sind, aber eines Vorbilds entbehren. Die Laternen an der Führerhausrückwand kommen erstaunlicherweise ohne gelbe Einlage aus. Sobald sich das Licht bei 1,9 Volt einschaltet, ist der Eindruck aber ein positiver: Die Lichtwiedergabe wirkt authentisch. Auch leuchten die LED bei Anfahrspannung nur geringfügig dunkler als bei Höchsttempo. Sobald sich das Modell, das über eine Digitalschnittstelle nach NEM 651 verfügt, angenehm gleichmäßig und langsam in Bewegung setzt, verstärkt sich der positive Eindruck. Das Fahrgeräusch ist angenehm leise. Die Traktion und die Stromaufnahme sind dank wippend gelagerter zweiter und dritter Kuppelachse nahezu unterbrechungsfrei. Umgerechnet 30 km/h werden bei 4,6 Volt, 60 km/h bei 6,9 Volt erreicht. Bei Nennspannung ist das Modell mit umgerechnet 141 km/h unterwegs – leider deutlich über der NEM-Empfehlung. Es verfügt über keine Haftreifen, die Zugkraft genügt jedoch zur Bewältigung von sechs bis sieben zweiachsigen Personenzugwagen in der Steigung. In der Ebene werden auch längere Personenzüge problemlos befördert. Der erste Radsatz ist nicht angetrieben.

Auch äußerlich macht die in Länge, Breite und Höhe maßstäbliche Lok eine gute Figur. Zwar ist den roten Plastikteilen des Fahrwerks der Werkstoff deutlich anzusehen und die Stirnflächen der Achswellen liegen blank, aber die Kuppelstangen hinterlassen einen sauberen Eindruck und wirken im Vorbildvergleich fast schon zu filigran. Hinter ihnen ist die Lagerung der Fahrwerkswippe leider im Metallrahmen deutlich sichtbar. Filigran sind auch die Bahnräumer. Freistehende Griffstangen aus Kunststoff und Metall, sauber nachgebildete Schraubenköpfe und die rückseitige Tür nebst Bügeln für den ursprünglich vorgesehenen Doppellokbetrieb prägen das Gehäuse, ebenso wie der markante Aufbau der als Explosionsschutz gedachten Auspuffkühlanlage. Der Kasten wirkt jedoch ein wenig zu hoch. Die Farben der aufgedruckten Beschilderung sind realistisch, allerdings zeigte das Testmodell leichte Differenzen in der Lage der einzelnen Farbaufträge. Als Zurüstteile liegen die Nachbildungen von Luftschläuchen und Kupplungshaken bei. Für 124,90 Euro (UVP) erhält der Modellbahner ein ausgewogenes Modell eines interessanten und universell einsetzbaren Vorbilds, das sich vor allem auf Nebenbahnen und in industriellen Anlagen wohlfühlt. Vier weitere Form- und Farbvarianten der DR, DB und ÖBB sind geplant. *oh*


Der erste Radsatz wird über die feinen Kuppelstangen mitgenommen. Die Zugkraft ist jedoch ausreichend.


Fotos: Rainer Albrecht

Die blanken Wellenenden und Radreifen sowie die Lagerung der Fahrwerkswippe im Rahmen sind auffällig.

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Tillig
- **Nenngröße:** TT
- **Bestellnummer:** 04630
- v_{max} Vorbild: 60 km/h
- v_{max} bei 12 Volt: 141 km/h
- v_{max} NEM: 90 km/h
- v_{min} 1,9 Volt: 1,2 km/h
- **Stromabnahme:** Alle Achsen
- **Antrieb:** Vom Motor über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf zwei Achsen
- **Gehäuse:** Kunststoff
- **Fahrwerk:** Metall und Kunststoff
- **Haftreifen:** Keine
- **Gewicht:** 75 Gramm
- **Beleuchtung:** Fahrtrichtungsabhängiges LED-Spitzenlicht, warmweiß
- **Zurüstteile:** Pufferträgerdetails
- **Preis:** 124,90 Euro (UVP)

Kein Großer wagte sich bisher an ein Modell der neuen Maxima von Voith. Es brauchte erst einen Newcomer, die Sächsische Waggonfabrik Stollberg, um einen neuen Schienengiganten im Maßstab 1:87 wahr werden zu lassen.

Maximale Kraft

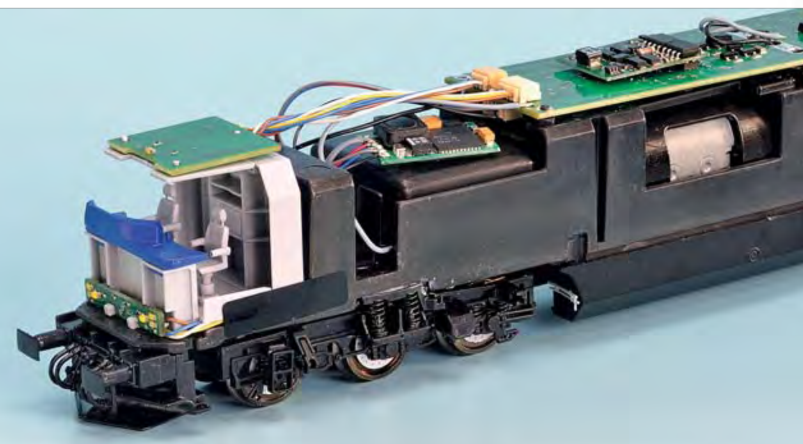


Eines der Highlights der Lok sind die großen Lüfterräder und das darüber gesetzte geätzte Schutzgitter.

Es geht also doch noch. Einem noch jungen Modellbahnhersteller, der Sächsischen Waggonfabrik Stollberg, gelang es, ein Großserienmodell einer sechsachsigen Diesellok nicht nur hierzulande zu entwickeln, sondern vor allem auch zu produzieren. Seit kurzem ist die H0-Maxima in unterschiedlichen Versionen auf dem Weg zu den Modellbahnhändlern und deren Kunden.

Voiths Maxima ist sicherlich eines der interessantesten Erzeugnisse der europäischen Lokomotivhersteller in jüngerer Zeit. Nicht nur ihre eigenwillige Form, auch ihre Leistungsausstattung suchen hierzulande ihresgleichen. Und sie ist längst heimisch geworden; einige Unternehmen nutzen inzwischen die Dienste des Schwergewichts aus Kiel.

So gibt es folgerichtig auch vom 1:87-Modell mehrere Ver-



Der beim Vorbild sachlich schlichte Führerstand wurde auch im Modell sehr gut wiedergegeben.



Deutlich zu erkennen ist die vom Motor kommende Kardanwelle, die alle drei Radsätze im Drehgestell antreibt.



An Kraft mangelt es der neuen H0-Maxima nicht. Daneben sieht das mühsam zugerüstete 1:87-Modell auch noch sehr gut aus.


Die seitlichen Lüftergitter bestechen durch ihre wunderbare Filigranität, Gleiches gilt für die Drehgestelle.

sionen. Als Testmodell lag eine Maschine in der Voith-Hauslackierung als Gleichstrom-Digitalversion mit Sound vor.

Sicher verpackt in einer stabilen Schachtel, eingebettet in einer dicken Schaumstoffwulst kommt das eindrucksvoll große Modell einer Maxima 40CC daher.

Neben der Maxima erhält der Käufer auch noch eine nette Beschäftigung für einen verregneten Nachmittag, sofern er eine wirklich authentische Lok wünscht. Die Anzahl der Zurüstteile ist erheblich und verlangt eine ruhige Hand und viel Konzentration. Allerdings lernt man einiges über die Zusammensetzung eines Drehgestells, das aus zahlreichen Dämpfern, Sandkästen und vielen weiteren filigranen Details besteht. Die meisten dieser Zurüstteile sollten vorsichtig mit Sekundenkleber gesichert werden, um ihren dauerhaften (Er-)Halt zu gewährleisten.

Wer diese Geduldsprobe ohne Nervenzusammenbruch und Klebereste an der Lok überstanden hat, verfügt aber nun über ein außergewöhnlich fein detailliertes Modell. Die zugegeben gewöhnungsbedürftigen Formen des Vorbilds gibt das Modell perfekt wieder. Geätzte Lüftergitter über den Rotoren der Voith-Blockkühl-Elemente sind ein wahrer Blickfang. Feine metallene Griffstangen, zierliche Scheibenwischer und eine erstklassige Ausstattung des Pufferträgers komplettieren den guten Gesamteindruck. Das Meisterstück wurden die Drehgestelle. Wer schon einmal die Möglichkeit hatte, sich ein Original-Maxima-Drehgestell anzusehen, der wäre überrascht, angesichts der offenen, luftigen Bauweise. Die Drehgestelle wirken ausgesprochen filigran. Gleiches gilt für die 1:87-Ausführungen der Sächsischen Waggonfabrik. Die feinen profilierten Radsätze zeigen selbstverständlich auch die markanten Scheibenbremsen. Wer durch die große Panorama-Windschutzscheibe in den Führerstand blickt, wird auch dort viele dem Vorbild nachempfundene Details finden: Vom Führertisch über die Stühle bis zum Regal für die Buchfahrpläne.

Auch die Lackierung ist über jede Kritik erhaben. Die Farbtrennkanten auf dem Kunststoffgehäuse sind konturenscharf. Die Farben absolut deckend und die Bedruckung ist perfekt und scharf bis zum kleinsten Buchstaben.

Wirklich beeindruckend ist die Umsetzung des Antriebs unter der Devise, so vorbildnah wie möglich. Im Gegensatz zur sonst üblichen Drehmoment-Übertragung bei vergleichbaren H0-Modellen vom Motor via Kardanwelle und Schnecke-/Stirnradgetriebe, erfolgt in der Maxima die Kraftübertragung vom fünfpoligen Bühler-Motor mit großer Schwungmasse über einen Zahnriemen, Kardanwel-

Ein wirklich besonderes Modell: Die Maxima in H0

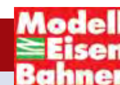




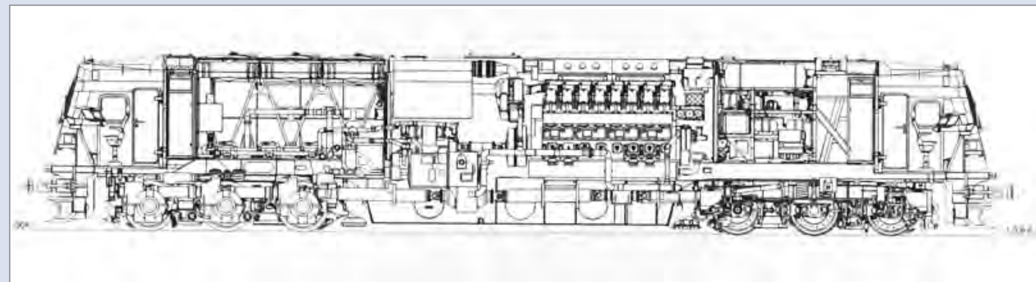
Vor allem die kantige Stirn macht die Voith-Lokomotive einzigartig.

len und Metallschnecken auf alle Radsätze. Der tiefliegende Antriebsstrang mit Kardanwellen unterhalb des Chassis und die nachgebildeten einzelnen Radsatzgetriebegehäuse imitieren das Vorbild hervorragend. Aber nicht nur in diesem Punkt eifert das 1:87-Modell seinem Vorbild nach: Die Lokkastenabstützung auf den Drehgestellen erfolgt ebenfalls mittels Schraubenfedern. Diese so genannte Flexicoilabstützung sorgt für die

Mess- und Datenblatt



Maxima 40CC von Sächsische Waggonfabrik Stollberg



Zeichnung: Voith



Steckbrief

Hersteller: Sächsische Waggonfabrik Stollberg
Bezeichnung: Maxima 40CC von Voith
Nenngröße/Spur: H0/16,5 Millimeter
Epoche: VI
Katalognummer: 60003
Im Handel seit: März 2011
Andere Ausführungen: Analogmodelle, digital ohne Sound, Varianten unterschiedlicher Bahngesellschaften
Gehäuse: Kunststoff
Fahrgestell: Metall und Kunststoff
Gewicht: 653 Gramm
Kleinster befahrener Radius: 419 mm
Kupplung: Kurzkupplungskulisse
Normen: NEM, CE
Preis: 349 Euro



Elektrik

Stromsystem: Zweileiter-Gleichstrom
Nennspannung: 12 Volt
Steuerungssystem: Digital
Stromabnahme: Über Radsatzschleifer von allen Rädern
Motor: Fünfpolmotor
Beleuchtung: Fahrtrichtungsabhängiges, digital schaltbares Spitzensignal
Digitale Schnittstelle: NEM 652



Mechanik

Kraftübertragung: Antrieb über Zahnriemen, Kardanwellen und Metallschnecken auf alle Radsätze
Schwungmasse: Eine
Haftreifen: –
Zugkraft: Ebene: Zug mit 96 Achsen



Service

Gehäusedemontage: Lokgehäuse vorsichtig spreizen und nach oben abheben.
Innenteile: Motor und Getriebe sind nach Abnahme des Gehäuses zugänglich
Zurüstteile: Griffstangen, UIC-Steckdosen, Scheibenwischer, Antennen, Typhone, Pufferträgerdetails
Bedienungsanleitung: Ausführliche Bedienungsanleitung mit Wartungshinweisen
Verpackung: Kartonschachtel mit Schaumstoff-Einsatz
Ersatzteilversorgung: Über Fachhändler

Fs = Fahrstufe
S_0 = Auslaufweg ohne Belastung
v_{max}NEM = Zuschlag von 40 Prozent für H0

Fahrwerte ohne Last	Fs	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	1	1	–
Höchstgeschwindigkeit	28	210	200
v_{max}Vorbild	18	120	30
v_{max}NEM	23	168	100

Maßvergleich in mm	Vorbild	1:87	Modell
Länge über Puffer	23200	266,7	267
Drehgestellachsstand	3780	43,4	42
Drehzapfenabstand	13780	158,4	158,5



Fotos: Rainer Albrecht

Wuchtig und bullig kommt das sechsachsige Kraftpaket daher.

Rückstellung der Drehgestelle beim Verlassen eines Bogens. Gleiches machen auch die Schraubenfedern der Modell-Maxima.

Die Fahreigenschaften der Voith-Maxima im Maßsstab 1:87 sind gut. Sie fährt seidenweich und sehr leise. Das ist dem Drehmoment-Übertragungssystem mit Zahnriemen und Kardanwellen geschuldet. Hier hört man kein Knarzen von Zahnrädern.

Das digitale Modell ist mit einem Multiprotokoll-Decoder versehen, der es erlaubt, die Maxima auch analog zu betreiben. Analog erreicht die Maxima bei einer Spannung von 12 Volt eine Höchstgeschwindigkeit von beachtlichen 232 km/h. Das ist für die Güterzugvariante mit einer Vorbild-

höchstgeschwindigkeit von 120 km/h ein deutlich überhöhter Wert. Die maximale Geschwindigkeit des Vorbild erreicht das 1:87-Modell bei 8 Volt. Der Auslauf aus der Höchstgeschwindigkeit beträgt 21 Zentimeter. Bei einer Spannung von 8 Volt waren es trotz Schwungmasse jedoch nur mehr drei Zentimeter. Da die Lok jedoch über alle sechs Achsen und beinahe ihre gesamte Länge sicher Strom aufnimmt, ist dieser Wert nicht so gravierend.

Insgesamt ist das digitale Fahrverhalten deutlich angenehmer, auch wenn die Lok digital ebenfalls erheblich zu schnell fährt: Bei Fahrstufe 28 erreichte die Maxima eine Höchstgeschwindigkeit von 210 km/h und die Vorbildhöchstgeschwindigkeit wurde etwa bei Fahrstufe 18 erreicht. Das H0-Modell ist mit zahlreichen digitalen Features ausgestattet. So kann der Modellbahner zwischen diversen Lichtfunktionen variieren und mehrere Geräusche sind ebenso enthalten. Die Zugkraft des weit mehr als 600 Gramm schweren Modells reicht in der Ebene für vorbildliche Güterzüge allemal.

Die neue Maxima der Sächsischen Waggonfabrik ist auf jeden Fall ein einzigartiges Modell, das nicht nur Freunden der modernen Bahn gefallen dürfte. Die vorbildnahe Umsetzung des Antriebs und die interessante Federung des Modells, die ebenso ans Vorbild angelehnt ist, macht die Lok auch interessant für all jene, die sich für außergewöhnliche Modelle begeistern können. Der Preis des H0-Modells ist angemessen. Für das Prädikat „Made in Germany" muss der Käufer allerdings akzeptieren, dass er zahlreiche Zurüstteile selbst anbringen muss. Dies mag einer der Hauptunterschiede zwischen der Produktion in Fernost und hierzulande sein. Das zeitintensive Anbringen dieser Kleinteile hätte zu den hierzulande üblichen Stundenlöhnen das Modell wohl erheblich verteuert. *al*

Eine Idee setzt sich durch: Auch die dritte Auflage der „OnTraXS!“ im Utrechter Eisenbahnmuseum verzeichnete einen Besucherrekord und sorgte mit exzellenten Schaustücken und Innovationen für internationale Maßstäbe.

BÜHNEN-REIFE

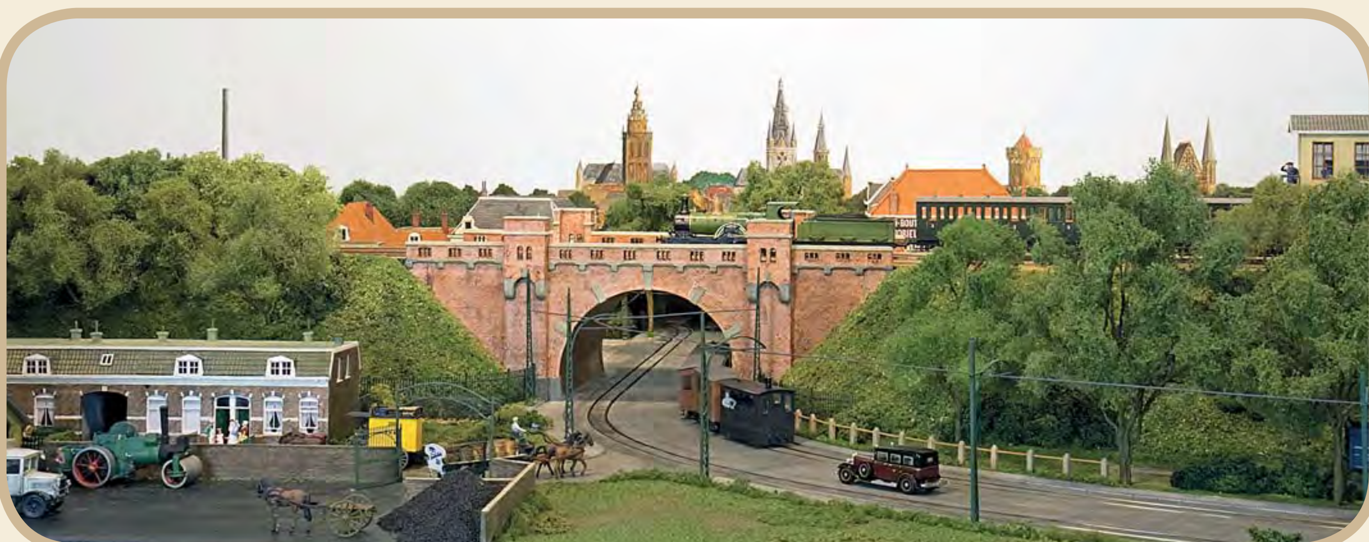
Gewinner des „OnTraXS!“-Awards 2011: Mit ihrer Anlage „B. A. Bodil“ begeisterten Hugo Baart, Peter Dillen und Hans van den Boom auch die über 13000 Schaulustigen.



Das PAJ-Team präsentierte nicht nur sein Spur-I-Diorama, sondern bot auch einige Workshops an.

Die dritte Auflage der „OnTraXS!“ vom 25. bis 27. Februar 2011 schrieb die Erfolgsgeschichte dieser noch jungen Veranstaltung fort. Über 13300 Besucher und Besucherinnen aus vielen Teilen Europas kamen an den drei Tagen ins Utrechter Eisenbahnmuseum, die ehemalige Maliebaan-Station.

Die Besucherzahlen bedeuteten ein Plus von acht Prozent gegenüber dem Vorjahr. Immer mehr Schaulustige nicht nur aus den



Nijmegen anno 1927: De Hezelpoort setzte Loek Bronkhorst in 1 : 87 um und belegte mit seiner wunderschönen Miniaturanlage Platz drei.



„The Mill“: Speziell für die Asstellung in Utrecht baute Jacq Damen diese Mühle in 0n30, mit der er beim Publikumsentscheid Zweiter wurde.



Spikernisserbrug mit Meterspur: Die Voomse Modelspoorverenigung präsentierte ihre neue Anlage mit Eisenbahnhubbrücke in 1 : 87.

Benelux-Staaten und aus Deutschland, sondern auch aus Frankreich, Großbritannien und sogar aus Italien wollen sich dieses ganz besondere Event nicht entgehen lassen: Kleine Modellbahn inmitten großer Eisenbahn ist für sich gesehen zwar nicht einmalig, doch schon etwas Besonderes. Nimmt man nun noch das spezielle Präsentationskonzept des Veranstalter-Trios, nämlich keine Großanlagen, dafür überschaubare mit eigener Beleuchtung, Vorhang, Hintergrund sowie optional seitlicher und oberer Abdeckung zuzulassen, dann wird schnell klar, dass der ganz besondere und bislang in dieser Konsequenz auch einmalige Reiz nicht nur in der Qualität der ausgesuchten Exponate, sondern vielmehr in ihrer absolut bühnenreifen Wirkung begründet ist.

Vorhang auf, die Schau beginnt!

Vorhang auf, die Schau beginnt: Ein beeindruckendes Beispiel für diesen Bühnen- oder, noch besser, Guckkasteneffekt ist die auf der diesjährigen „OnTraXS!“ mit dem ersten Preis belohnte Kleinanlage „B. A. Bodil“ des Modelspoorgroep-Valkenswaard-Trios Hugo Baart, Hans van den Boom und Peter Dillen. Auf weniger als anderthalb Quadratmetern eröffnet sich dem Betrachter eine Bergwelt mit im buchstäblichen Sinne Perspektive. Verkehrt hier doch ein Schienenbus im Maßstab 1 : 25, der, je weiter er sich scheinbar in Richtung ferner Berge entfernt, auch desto kleiner auf der Bildfläche erscheint. Mit welchen Kunstgriffen das bewerkstelligt wird, verrät übrigens die jetzt gerade erscheinende 24. Ausgabe der Modellbahn-Schule. Und der Anlagen-Name? Nun, dieser Name taucht auf dem Firmenschild der dieses Betriebsdiorama zusätzlich



Fotos: Gerard Tombroek

Von den Nordsee-Eilanden inspiriert zeigte sich Alexander Lösch mit seiner 0e-Inselbahn Bieberoog am Haltepunkt Norddorf-Brücke.



Die Präsentation in Utrecht erlebte er nicht mehr: Der im November verstorbene Pierre Orbons baute die Schiffsbrücke Speyer in H0.



Punta Marina in 0e: Als Ehrung für Henk Wust wurden bei der „OnTraXS!" 2011 sämtliche von ihm bisher gestalteten Anlagen ausgestellt.

belebenden Werkstatt auf. Wer tiefer bohrt, könnte auf die Idee kommen, dass „B. A." vielleicht für Bachelor of Arts steht und dass „Bodil" ein altnordischer weiblicher Vorname ist, der etwa mit Kampf um Besserung übersetzt werden kann.

Nur ganz knapp hinter dem Bodil-Trio rangierte in der Utrechter Publikumsgunst Jacq Damen mit seiner sehenswerten Mühlenanlage in 0n30. Wer wollte, konnte sich in den zahlreichen Details und vorbildgerechten technischen Einrichtungen durchaus verlieren.

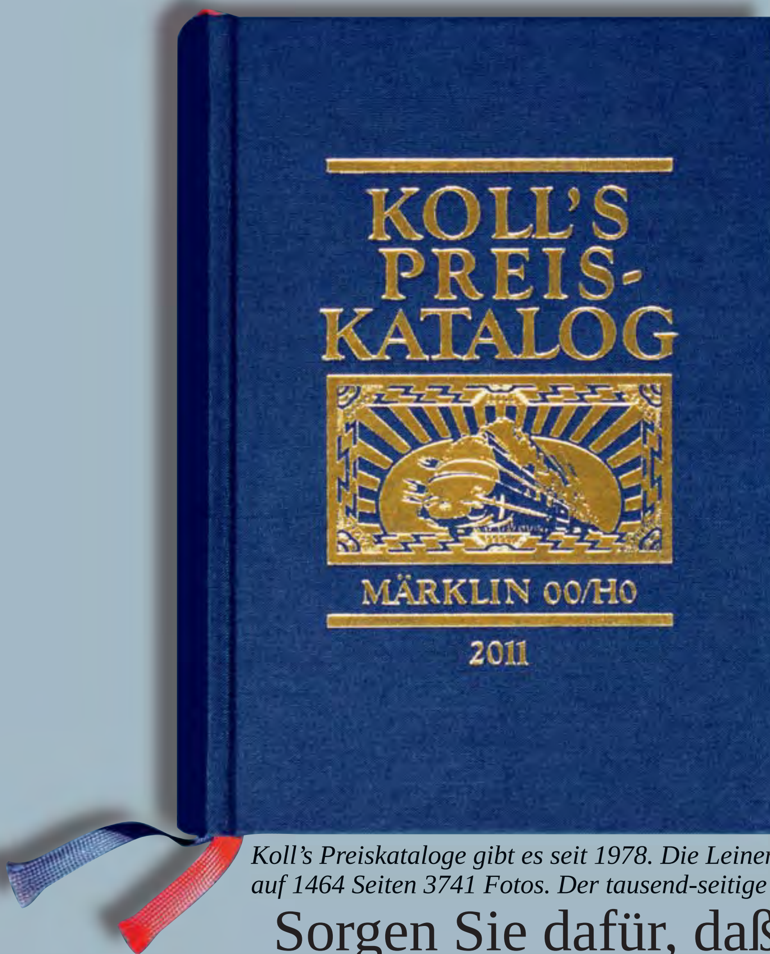
Ebenfalls eines historischen Themas, aber mit durchaus anderem Ansatz bediente sich Loek Bronkhorst bei seinem nur einen knappen Quadratmeter beanspruchenden H0-Schaustück „De Hezelpoort". In seinem Schaukasten präsentierte sich ein Stück Nostalgie nach konkretem Vorbild, nämlich eine Stadttor- und Straßenszene aus Nijmegen anno 1927. Für Aha-Effekte sorgten neben dem liebevoll detaillierten Schaustück selbst nebst passender Stadtkulisse zunächst vor allem die beiden Radler, die gemütlich in die Pedale traten und dabei tatsächlich vom Fuß bis zum Oberschenkel in Bewegung gerieten. Bei weiterer Betrachtung des im Planum stattfindenden Straßenbahn- und Dampftram-Verkehrs sowie insbesondere der niveaufrei kreuzenden und dabei nicht die Richtung wechselnden Eisenbahn blieb die modellbauerische Lösung dieses offenkundig ob des geringen Platzes eigentlich unmöglichen Bahnbetriebs für viele ein Rätsel. Die Auflösung liefert übrigens die aktuelle Modellbahn-Schule 24.

Schaukasten mit Aha-Effekt

Kaum ist die „OnTraXS!" 2011 vorbei, schon laufen die Vorbereitungen für die vierte Auflage, zu der sich vom 2. bis 4. März 2012 bereits jetzt rund 40 Aussteller angemeldet haben. 20 wunderschöne Anlagen nicht nur aus Europa stehen bereits fest.

Lassen Sie sich einfach überraschen und kommen Sie am besten mit der Bahn!

Paul de Groot/Karlheinz Haucke





Koll's Preiskataloge gibt es seit 1978. Die Leinen-Ausgabe kam erstmals 1983. Jetzt zeigt der aktuelle Jahrgang 2011 auf 1464 Seiten 3741 Fotos. Der tausend-seitige Koll's Spezialkatalog 2011 enthält sogar 4126 Fotos.

Sorgen Sie dafür, daß Ihr Wissensvorsprung bleibt: NEU, Märklin 00/H0 Ausgabe 2011

Märklin gerettet ? Das wollen wir doch sehr hoffen. Denn was wäre die Modellbahn ohne die Göppinger ? Supermodelle der Fünfziger Jahre, Inovationen in den Sechzigern, Verkaufsrekorde während der Siebziger, Expansion in den Achtzigern.

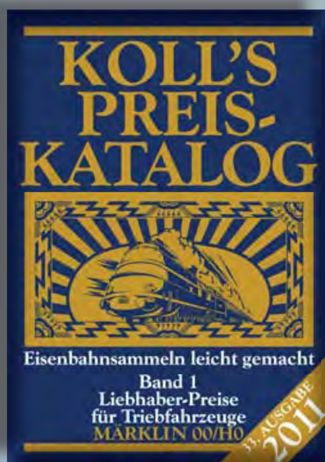
Traumhafte Modelle wurden im Laufe der Zeit in der Spurweite 00/H0 kreiert und begeisterten die Modellbahner in aller Welt. Koll's Preiskatalog hilft Ihnen diese Vielfalt interessanter Modelle zu überblicken.

Er begleitet nun bereits im 33. Jahr die Fortentwicklung der Märklin 00/H0 und bietet Ihnen umfassende Information zur Produktion seit Beginn 1935. Er führt die Varianten auf, nennt die Bauzeit und den aktuellen Liebhaberpreis, der heute von Märklinfreunden gezahlt wird. Besonders die exzellenten Farbfotos vermitteln die Faszination alter Modelle.



Sie finden in der neuen Ausgabe 2011 die Rekordzahl von 3741 Fotos. Wählen Sie zwischen der noblen leinengebundenen Gesamtausgabe und der preiswerten zweibändigen Standardausgabe!

Koll's Spezialkatalog für Werbemodelle und Sondermodelle wird wie alle Kataloge jährlich aktualisiert. Er beschreibt den Bereich, der nicht dem normalen Programm zugeordnet werden kann. Mehr als 4000 Modelle zeigen eine Vielfalt, die ihresgleichen sucht.





Koll's Preiskatalog Märklin 00/H0
Gesamtausgabe 2011
Triebfahrzeuge, Wagen, Zubehör. 1464 Seiten, 3741 Fotos, Leinen, geb., 2 Lesebänder, 95,50 € [D], zuzügl. Versandkosten 6,80 € .
Standardausgabe 2011, Band 1
Triebfahrzeuge. 664 Seiten, 1529 Fotos, kart., Fadenheftung, 34,60 € [D], zuzügl. Versandkosten 6,80 € .
Standardausgabe 2011, Band 2
Wagen, Zubehör. 800 Seiten, 2212 Fotos, kart., Fadenheftung, 34,60 € [D], zuzüglich Versandkosten 6,80 € .
Koll's Kompaktkatalog 2011
Er basiert auf Koll's Preiskatalog, verzichtet jedoch zugunsten eines niedrigen Preises auf Bilder. Taschenformat 10,5 x 14,8 cm, 600 Seiten, kart., 19,90 € [D], zuzüglich Versandkosten 3,60 € .
Koll's Spezialkatalog 2011
Werbemodelle und Sondermodelle 1008 Seit., 4126 Fotos, kart., Fadenheftung, 42,70 € [D], zuzüglich Versandkosten 6,80 € .
Versandkosten für das Ausland auf Anfrage.

Alle aktuellen Ausgaben gibt es im Handel oder direkt vom Verlag Joachim Koll, Brandenburger Str. 36, D-61348 Bad Homburg (zuzüglich Versandkosten). Fordern Sie das kostenlose Verlagsprogramm 2011 an! Internet: www.koll-verlag.de Tel. 06172 302456

KOLL'S PREISKATALOG
First Class Ticket
für Eisenbahnsammler

Landwitz-Hafen in H0

Dem Motiv dieses H0-Betriebsdioramas, das nach dem Motto „Bauen und Fahren“ entstand, liegt eine DR-Kleinbahn der Sechzigerjahre zugrunde, wie sie in Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern denkbar wäre.

Stadt, Land, Fluß



Einfahrt eines Nahgüterzuges in den Bf Landwitz-Hafen, der am Rande einer Kleinstadt liegt. Der kleine Pw, „Brotbüchse“ genannt, war damals typisch.

Motivbestimmend wirken das Anschlussgleis zu einer Fabrik und die Anbindung eines kleinen Binnenhafens. Die unmittelbare Umgebung wird von einer Szenerie geprägt, die kleinstädtische mit ländlichen Elementen vereint: Neben der Fabrik und dem Binnenhafen findet der Betrachter die nur einseitig bebaute Hafenstraße nach Vorbildern aus Brandenburg und einen Bauernhof, der mit seinem Umfeld (im wahrsten Sinne des Wortes) bereits mecklenburgische Züge trägt. Mit dem Bau des landwirtschaftlichen Anwesens begannen die Arbeiten an dieser Anlage.

Segment für Segment

Das Segment „Kleinbahnstrecke mit Bauernhof“ besteht, wie alle nachfolgenden Segmente auch, aus 10 mm starkem Pappelsperrholz. Die Abmessungen (siehe Zeichnung) resultierten aus dem Erfordernis der Transportierbarkeit im PKW. Die Stirnseiten wurden aus 15-mm-Multiplexmaterial zugeschnitten, um der hohen Beanspruchung beim Auf- und Abbau dauerhaft standzuhalten. Der mit Weißleim verklebte und Spaxschrauben stabilisierte Grundkörper hat sich inzwischen als sehr widerstandsfähig erwiesen. Er kann von einer einzelnen Person transportiert werden.

Während links Fabrik und Hafen dominieren, schließt sich ganz rechts ein viergleisiges, 80 cm langes Fiddleyard-Segment an. Die Länge der verschiebbaren Gleise (60



Die dicht wirkende Belaubung einiger Bäume und Büsche entstand in einem speziellen Verfahren, das der Anlagenerbauer selbst entwickelte.



Der Traktionswandel bescherte vielen ehemaligen Kleinbahnen auch vor Reisezügen die Dieselloks der Baureihe V 15.

cm) reicht zur Aufstellung motivisch passender Zuggarnituren völlig aus. Erbaut hat das Schiebebühnensystem ein durch seine langjährige Tätigkeit in der Modellbahnindustrie konstruktiv hocherfahrener Modellbahner. Die Sache besitzt Patentreife: Man kann die Gleisbühne sowohl von Hand als auch elektromotorisch verschieben; die gewünschte Position der Bühne zum Anschluss an das Streckengleis der Anlage wird von zwei Elektromagneten präzise arretiert, so dass Entgleisungen an den Schienenstößen des Übergangs ausgeschlossen sind. Die eingebaute Elektronik sorgt für die Stromversorgung des jeweils angewählten Gleises.

Das Planum der Gleise bildet ein 5 mm dicker Korkstreifen, der das Gleismaterial (Tillig-Elite) trägt. Der geringe (sichtlich nicht einer Kleinbahn entsprechende) Schwellenabstand wurde beibehalten, um den angenommenen Zustand einer Oberbau-Erneuerung anzudeuten. Je nach Wichtigkeit ehemaliger Kleinbahnen hatte die Reichsbahn in den Sechzigerjahren tatsächlich vereinzelt Oberbausanierungen vorgenommen, dabei den Schwellenabstand auf Normalmaß gebracht, die Kiesbettung indes beibehalten und sogar komplett erneuert. Da das beim Bau der Kleinbahntrasse auf dem Bauernhofsegment entstandene Erscheinungsbild vorliegenden Vorbildfotos entsprach, fiel der Entschluss, auch die Gleisanlagen der nachfolgenden Segmente in Kies zu betten. Als Material kam besonders feiner Strandsand von der Ostsee zum Einsatz. Die Technologie der Gleiseinbettung in diesen Sand entspricht dem herkömmlichen Einschottern.

Zuvor musste freilich die Elektrik installiert werden. Mit dem Entschluss, analog zu fahren, fiel die Entscheidung für den Fahrreglers SFR 2000 von Heißwolf. Das Bedienteil sitzt in der mittleren Segmentfront. Der SFR 2000 verfügt über eine USB-Schnittstelle. Sie bietet die Möglichkeit, den Regler via PC

Die Fahrt des „Kleinen Wettiners“ und des VB 140 511 endet in Landwitz-Hafen. Der VT muss umsetzen.







Die Zugbildung mit dem preußischen Pw und den VT-Beiwagen entspricht einem historischen Vorbild.

Das bäuerliche Gehöft im Bild rechts entstand aus dem Auhagen-Bausatz 11 395.

bzw. Laptop zu bedienen. Durch Umprogrammierung eines handelsüblichen Ziffernblocks für Notebooks lässt sich das Betriebsgeschehen auf der Anlage sogar noch aus gut 20 m Entfernung einwandfrei steuern, was bei Besuchern stets zu unerwarteten Überraschungseffekten führt.

Die Elektrik der Segmente wird über Diodenstecker verbunden. Um die Kabel bei Transporten zu sichern, befinden sich innerhalb jedes Segments Blindbuchsen, die der Aufnahme der Stecker während der Transportphase dienen und sämtliche Kabel sicher vor dem Abreißen schützen. Die Stromversorgung der Gleisabschnitte erfolgt über die Weichenstellung; versehentlich falsch gestellte Weichen verhindern die Stromversorgung des jeweiligen Triebfahrzeugs. Bis auf die Tillig-Weichenantriebe wurden grundsätzlich nur elektrische bzw. elektromechanische Bauelemente der Firma Conrad verwendet.

Gebäude-Variationen

Die Gebäudemodelle stammen sämtlich von Auhagen. Im Hinblick auf den Bauernhof wurde die holländische Version verwendet, da ihre ziegelrote Grundfarbe der gewünschten, norddeutschen Bauweise sehr nahe kommt. Dazu passend erhielt auch das Dach einen ziegelroten Farbanstrich, der, wie das gesamte Mauerwerk, mit Artitec-Trockenpigmenten patiniert wurde. Der im Bausatz enthaltene Zwischenbau ließ sich aus Platzgründen nicht verwenden. Die so entstandene, offene Anordnung der

Die Gebäudeteile wurden von der Auhagen-Anleitung abweichend aufgestellt. Der Verbindungsbau zwischen Haus und Scheune entfiel.



Muss im Endbahnhof eine Zugkreuzung stattfinden, sind stets aufwendige Rangiermanöver erforderlich.



Die bewusst einfach gehaltene Hafenanlage mit den Spundwänden, den Pollern und der nur schmalen, mit Betonplatten befestigten Fläche samt Anschlussgleis entstand nach realen Motiven und Vorbildern an Havel, Elbe und Peene.

Gebäude entspricht verschiedenen Vorbildern, wie sie etwa auf Rügen und im Schweriner Raum anzutreffen sind. Für die Flächen rundherum bot sich erneut der erwähnte Ostseesand an, der hier und da aus der Begrasung und Begrünung (mit Heki-, Mini-Natur-, Polak- und Modell-Szene-Produkten) sehr echt anmutend hervorschauen darf. Die gelungene und beliebte „Schmidtstraße" von Auhagen glänzt mit stimmigen Proportionen, erschien für ein kleinstädtisches Milieu aber zu groß und zu sehr mit Zierrat versehen. Eine kleine Kreissäge half, die Fassadenteile im Hinblick auf ihre Höhe zu kürzen bzw. durch neue, eher schlichte Fassadenteile aus Polystyrol zu ergänzen. Vereinzelt wurden so auch Tür- und Fensteröffnungen zugemauert. Ein Anstrich der auf diese Weise fast neu entstandenen Fassaden mit matten Acryl-Farben und eine vorsichtige Alterung mit Pigmentfarben, wie sie Artitec anbietet, schufen einen Gesamteindruck, der (wunschgemäß) dem Zustand der Sechzigerjahre weitgehend entspricht.

Nicht nur beim Aufstellen der Gebäude galt es überdies, die an einigen Stellen differierenden Höhenverhältnisse (Gebäudefundamente, Bürgersteig, Straße, Bahnübergang mit Schienenoberkanten, Grünflächen usw.) sorgsam aufeinander abzustimmen. Meist ging es dabei nur um Millimeter, die sich dann mittels Balsaholz-Streifen, wenn nötig auch in mehreren Lagen, relativ schnell nivellieren ließen.

Steckbrief der Anlage

H0-Segmentanlage, vierteilig
3,75m x 0,40 m
Erbauer: Michael Kirsch
Bauzeit: Zirka 4 Monate
System: Zweileiter-Gleichstrom, analog
Epoche: III, spätere Epochen möglich
Gleislänge: Rund 8 m (mit Fiddle-Yard)
Gleismaterial: Tillig-Elite
Rollendes Material: Gützold, Fleischmann, Roco, Brawa, Pmt
Besonderheiten: Mit anderen H0-Anlagen kombinierbar (u.a. Landwitz–Altlandwitz und Neukloster– Itwarnow)
Vorbild: Ein konkretes Vorbild existiert nicht; der Anlage liegen verschiedene Motive und reale Vorbilder aus der Altmark, der Prignitz, aus dem westlichen Mecklenburg sowie aus Vorpommern zugrunde.



Die T 3 hat einen „Emil-Anton" mit Rohbraunkohle für die Werksversorgung gebracht.



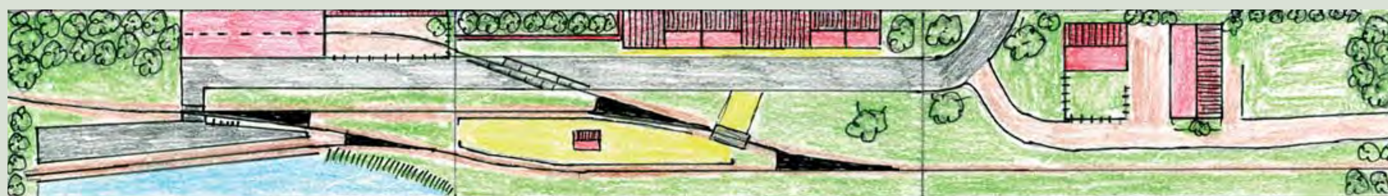
Die nagelneue V 15 bedient das kurze Werkanschlussgleis, das in das Gebäude hinein führt.

Details und Betriebsmöglichkeiten

Die Weichenlaternen kamen zunächst von Weinert; inzwischen kann man sie auch bei Auhagen erhalten. Auch die Zäune und das Fabriktor sind Weinert-Produkte. Die zweistrippige OB-Leitung gab es bei Kluba, Fässer, Leitern, H-Tafeln und Andreaskreuze stammen von Kotol. Als Lampen genügten die Attrappen von Auhagen vollauf. Damit das Ganze im richtigen Licht erscheint, bekam das Betriebsdiorama einen Überbau, der eine Leuchtstoffröhren-Beleuchtung trägt, die im MIBA-Spezial 86 ausführlich und detailliert beschrieben wird.

Wer die Sechzigerjahre bei der DR auch nur halbwegs kennt, weiß um die Vielfalt an Fahrzeugen und Zuggarnituren auf den ehemaligen Kleinbahnen. So wunderte es niemanden, als bei der ersten öffentlichen Ausstellung der Anlage Züge ebenso, mit der alten T 3 als auch mit der V 15, letztere mit rot-beigen VT-Beiwagen, ins Bild rollten. Besonders interessant erscheint immer wieder die Begegnung des berühmten VT 135 „Kleiner Wettiner“ mit dem nagelneuen VT 2.09 „Ferkeltaxe“.

Michael Kirsch / Franz Rittig



Der Gleisplan der nur 3,75 m x 0,40 m großen H0-Anlage „Landwitz-Hafen“. Sie ist sowohl links als auch rechts mit anderen Anlagen kombinierbar.

Baum- und Buschkreationen

Um bei der Anfertigung von Bäumen und Büschen (die, wie jeder weiß, rasch hohe Kosten verursachen können) zu sparen, machten sich verschiedene Experimente erforderlich. Dabei wurden u. a. Seeschaumrispen von Auhagen mit der Schere in die gewünschte, natürlich wirkende Form gebracht und mit mattbrauner Farbe besprüht. In die noch feuchte Farbe ließen sich problemlos 4-6 mm lange Grasfasern einschießen, die mit dem Auftrocknen der Farbe senk- oder auch waagerecht stehend festwuchsen. Es folgte ein Sprühüberzug mit farblosem Lack, auf den die Laubblätter von Noch aufgestreut wurden. Ein abschließender Hauch Haarlack bildete das Finish, das sehr überzeugend ausfiel – ein neues Verfahren war gefunden! Wie sich bald darauf zeigte, ließ sich die Anfertigungsmethode auch bei anderen Baumrohlingen von Auhagen sehr gut anwenden.

Während für das Hafenbecken die bekannten Spundwände von Kibri und für das dortige Hafenanschlussgleis das Tillig-Luna-Gleismaterial zur Verfügung standen, musste im Hinblick auf die Auhagen-Fabrik improvisiert werden, denn von den Marienbergern gab es zunächst nur erste Fassadenelemente. Als dann Teil für Teil Fenster, Mauersegmente, Friese und Verbinder folgten, entstand nach und nach das prachtvolle Fabrikgebäude, wie es vom Fachhandel angeboten wird.



Vermutlich ist es diese Fabrik, die der einstigen Kleinbahn eine Zukunftsperspektive verleiht.

Fotos: Michael Kirsch

In Zusammenarbeit mit der Firma Auhagen aus Marienberg bietet die Verlagsgruppe Bahn Modellbauern und -bauerinnen attraktive Gewinnchancen. Und natürlich ist der MODELLEISENBAHNER als Marktführer mit von der Partie.



Beliebig erweiter- oder auch in Maßen verkürzbar: Die mehrjochige Werkhalle birgt zahlreiche Variationsmöglichkeiten für die H0-Backsteinbaukunst.

Modellbau-Wettbewerb

Es muss ja nicht gleich ein ganzer Industriekomplex realisiert werden; ein mittelständischer Betrieb dürfte für die meisten Modellbahnanlagen ohnehin die platz- und zweckgemäßere Alternative sein. Beides ist mit dem pfiffigen Baukastensystem, das die traditionsreiche Firma Auhagen aus Marienberg anlässlich ihres 125-jährigen Bestehens in Form der H0-Spezialmaschinenfabrik August Hagen AG 2010 vorstellte und inzwischen mit Einzelteile- und Ergänzungssets erweitert hat, aber ohne weiteres möglich.

Kitbashing oder, auf Deutsch, Bausatzumwandlungen sind da ebenso Pflicht wie gern aufgegriffene Kür. Schließlich erfreut nicht nur das eigene Auge ein Modellgebäude mit individueller Note mehr als eins von der Stange. Abgesehen davon sind der eigenen Kreativität hier kaum Grenzen gesetzt. Und wer möchte nicht auch einmal Fabrikbesitzer oder -besitzerin sein, wenigstens in der Miniaturwelt?!

„Meine Fabrik" ist daher auch das Motto für unseren großen Modellbau-Wettbewerb, der, da sind wir sicher, auf entsprechende Resonanz bei Ihnen, liebe Leserin-

nen und Leser, stoßen wird. Schließlich sind Modellfabriken nach Vorbildern in Ziegelbauweise auf Heimanlagen praktisch universell einsetzbar und zwar ab der Epoche I. Genaugenommen sogar noch früher, denn das der Auhagen-Modellfabrik zugrundeliegende, bereits im Barock verbreitete Wandvorlagensystem findet sich auch an industriellen Bauten des 18. Jahrhunderts.

Also frisch ans H0-Werk und lassen Sie Ihre höchst persönlichen Ideen wahr werden. Schließlich geht es hier nicht darum, das oder die Fabrikgebäude nach Herstellervorgaben zu bauen. Vielmehr ewarten wir Ihre originelle Neukonstruktion. Das kann wie gesagt eine größere Fabrikanlage, aber genau so gut eine Rohrmeisterei, ein von einem Schrotthändler genutztes Areal oder gar eine aufgegebene, dem Verfall überlassene Werkhalle sein.

Bedingung für die Wettbewerbsteilnahme ist lediglich, dass Sie zum einen nicht bei der Verlagsgruppe Bahn oder der Firma Auhagen angestellt sind und Sie zum anderen Ihre Modellkreation auf der Basis wenn schon nicht aller, so doch zumindest einzelner Auhagen-Fabrikbausätze verwirklichen.

Bewertet werden von der MEB-Redaktion Idee und Ausführung sowie die Gestaltung des Drumherum. Das heißt, dass wir nicht nur Originalität und handwerkliche Umsetzung, sondern auch die Detaillierung inklusive des Umfeldes, sprich, die Fabrikatmosphäre bewerten.

Senden Sie Ihre Wettbewerbsunterlagen an die MEB-Redaktion, Stichwort „Meine Fabrik", Am Fohlenhof 9 a, 82256 Fürstenfeldbruck. Einsendeschluss ist Dienstag, 31. Januar 2012 (Datum des Poststempels).

Das Mitmachen lohnt sich allemal, denn es gibt attraktive Preise zu gewinnen (siehe auch nebenstehenden Kasten). Auf unseren Hauptgewinner respektive auf unsere Hauptgewinnerin inklusive Partner oder Partnerin wartet ein erlebnisreicher Tag im Erzgebirge mit Übernachtung im stilvollen Marienberger Berghotel nebst dort einzulösendem Verzehrgutschein. Eine Fahrt mit der Fichtelbergbahn von Cranzahl nach Oberwiesenthal und zurück gehört ebenso zum Programm wie eine Führung durch den Auhagen-Betrieb. Weitere Informationen im Internet unter http://www.vgbahn.de/Auhagen_Wettbewerb. ***Karlheinz Haucke***


Foto: Kirsch

Auch dieses H0-Fabrikgebäude am Landwitzer Hafen ist aus den Auhagen-Elementen entstanden und zeigt beispielhaft, wie man durch Kombination der Wandteile unterschiedliche Resultate erzielt.

Teilnahmebedingungen, Preise

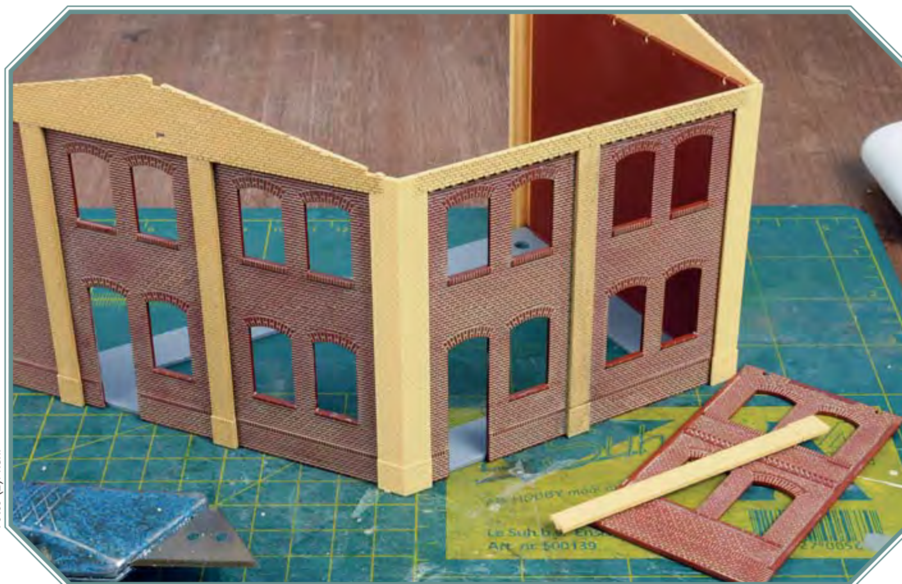
Senden Sie uns mindestens drei mit Texterläuterungen versehene Aufnahmen unterschiedlicher Ansichten Ihrer Fabrikversion. Geeignet sind Digitalaufnahmen (JPG-Format, möglichst ab 6 MB aufwärts), Farbdias oder gute Fotopapierabzüge (glänzend, nicht matt). Einsendeschluss: Dienstag, 31. Januar 2012 (Datum des Poststempels).

1. Preis: 1 Übernachtung f. 2 Pers. im DZ im Berghotel „Drei Brüder Höhe" Marienberg, Essens-/Getränkegutschein über 70 Euro, einzulösen im Berghotel, 2 Fahrkarten für Fahrt mit der Fichtelbergbahn von Cranzahl nach Oberwiesenthal u. retour, Auhagen-Betriebsbesichtigung, 1 Gutschein zum Kauf von Auhagen-Produkten (lt. gültiger Preisliste, Wert 70 Euro) im Auhagen-Shop vor Ort.

2. Preis: 1 Übernachtung (wie 1. Preis), Essens- und Getränkegutschein ü. 50 Euro, 2 Eintrittskarten Modellbahnausstellung im Spielzeugdorf Seiffen, Auhagen-Besichtigung u. -Gutschein (wie vor) über 50 Euro.

3. Preis: 1 Übernachtung (wie 1. Preis), Verzehrgutschein ü. 30 Euro, 2 Karten für Stadtmuseum, Auhagen-Besichtigung u. -Gutschein (wie vor) über 30 Euro.

4. - 10. Preis: Je 1 Gutschein, Wert 75 Euro, für Auhagen-Prod. a. -Shop, auch Versand.


Fotos (2): Kuhl

Der Kreativität sind dank Auhagens Baukastensystem kaum Grenzen gesetzt. Dementsprechend vielfältig sind die Möglichkeiten, mit Bausatzumwandlungen ganz individuelle Fabriken zu kreieren.

Termine & Treffpunkte

VORBILD

Dauerbetrieb
- www.ringbahn-naumburg.de, tägl.
- Wuhlheide, Sa 12 - 18.30, So 11 - 17.30 Uhr, Tel. (030) 53892660, www.parkeisenbahn.de.

Bis 29.04.
- Fotoausstellung Pixel und Dampf in Kassel, Spardabank Ständeplatz, Friedrich-Ebert-Straße 4, www.vhs-region-kassel.de.

Sa 09.04. und So 10.04.
- Frühlingsfest der Gartenbahnen im Sächsischen Eisenbahnmuseum Chemnitz, Tel.(0371) 4932765, www.sem-chemnitz.de.
- Kunstausstellung in 27305 Bruchhausen-Vilsen, Bahnhof Asendorf mit Dieselzugfahrten, Tel. (040) 5702143 www.kunst-schiene.eu.

Sa 16.04.
- Sonderzug ab Salzgitter zur Messe Intermodellbau in Dortmund, Tel.(0208) 309983010, www.nostalgiezugreisen.de.
- Lokschuppen- und Depotführung in 79400 Kandern, Tel.(07626) 899-0, www.kandertalbahn.de.

Sa 16.04. und So 17.04.
- Eisenbahnfest im Traditionsbahnbetriebswerk Staßfurt, jeweils von 9 - 17 Uhr, Tel. (03925) 383800, www.eisenbahnfreunde-stassfurt.de.
- Museumsfest Bochum-Dahlhausen, mit Gastloks, Tel. (0234) 492516, www.eisenbahnmuseum-bochum.de

So 17.04.
- Sonderfahrt mit MAN-Schienenbus ab Bonn-Beuel ins Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen, Tel. (0208) 309 983010, www.nostalgiezugreisen.de.
- Fahrzeugausstellung zu 75 Jahre 03 204 in der DB Regio-Werkstatt Cottbus. Tel. (03 56 01) 8 87 35, www.lausitzerdampflokclub.de.
- Dampfzug Rottweil - Überlingen, Tel. (0741) 17470818, www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de.
- Sonderzug ab Bonn-Beuel zum Museumsfest Bochum-Dahlhausen, Tel.(0208) 309983010, www.nostalgiezugreisen.de.

Fr 22.04.
- Saisonstart der Schienentrabi-Fahrten im Muldental, Tel.(03774) 509328, www.vse-eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de.
- Saisonstart bei der Brohltalbahn Brohl BE - Engeln, Tel. (02636) 80303, www.vulkan-express.de.

Fr 22.04. bis Mo 25.04.
- Osterfahrten auf der Museumsbahn Schönheide, Tel. (037755) 4303 www.museumsbahn-schoenheide.de.
- Dampf zum Osterfest auf der Preßnitztalbahn, Tel. (037343) 80807, www.pressnitztalbahn.de.
- Osterfahrten auf der Chemnitztal-Museumsbahn zwischen 10 und 18 Uhr. Tel. (0178) 2477346, www.chemnitztalbahn.de.
- Saisonstart auf der Eifelquerbahn Gerolstein – Kaisersesch, Tel. (06591) 949987-10, www.eifelquerbahn.de.

Sa 23.04.
- Pendelfahrten auf der Wisentatalbahn, Tel. (0170) 1863816, www.wisentatalbahn.

Sa 23.04. und Mo 25.04.
- Saisonbeginn auf der Ostertalbahn Ottweiler - Schwarzerden, Tel. (06858) 1465, www.ostertalbahn.de.

Sa 23.04. bis Mo 25.04.
- Osterfahrten mit der Traditionsbahn Radebeul, Tel. (0351) 2134461, www.traditionsbahn-radebeul.de.

So 24.04.
- Osterausflug mit Dampf ab Schwarzenberg nach Jocketa, Tel. (0371) 3302696, www.vse-eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de.
- Dampfzugfahrten auf der Oleftalbahn Kall - Hellenthal, Tel. (02445) 8022, www.oleftalbahn.de.

So 24.04. und Mo 25.04.
- Der Osterhase fährt Parkeisenbahn, Berliner Parkeisenbahn, Tel. (030) 53892660, www.parkeisenbahn.de.
- Osterhasenexpress durch das Extertal, Tel. (01805) 012885, www.landeseisenbahn-lippe.de.
- Triebwagenfahrten auf der Hoyaer Eisenbahn, Tel.(040) 5702143, www.museumseisenbahn.de.
- Saisonbeginn auf dem Kuckucksbähnel, Tel.(06321) 30390, www.kuckucksbähnel.de.

Mi 27.04. bis So 01.05.
- Jahrestagung der DGEG im Rhein-Main-Gebiet. Tel. (02841) 537216.

Do 28.04. und Fr 29.04.
- Jugendferientage in Dörentrup-Farmbeck ab 14 Uhr, www.jugend-unter-dampf.de.

Do 28.04. bis So 01.05.
- Wismut-Express mit VT 172 nach Zinnowitz, Tel.(03741) 598494, www.museumsferkel.de.

Fr 29.04.
- Diavortrag in 96450 Coburg-Neuses, Eisenbahn in Oberfranken, Beginn 18.30 Uhr, Vereinsheim im Bf. www.eisenbahnfreunde-coburg.de.

Sa 30.04.
- Sonderzug Cottbus - Wolsztyn zur Lokparade. Tel. (0355) 3817645, www.lausitzerdampflokclub.de.
- Sonderf. Bonn-Beuel über Köln u. die Oleftalbahn nach Hellenthal, Tel. (02445) 8022, www.oleftalbahn.de.

Sa 30.04. und So 01.05.
- Saisoneröffnung im Eisenbahnmuseum Gramzow und Museumsfahrten nach Damme, Tel.(039861) 70159, www.eisenbahnmuseumgramzow.de.
- Frühlingsdampf auf der Preßnitztalbahn, Tel. (037343) 80807, www.pressnitztalbahn.
- Schienentrabi-Fahrten im Muldental, Tel.(03774) 509328, www.vse-eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de.

So 01.05.
- 155 Jahre Eisenbahnstrecke Leipzig - Großkorbetha. Pendelfahrten, Tel. (0160) 6134529, www.eisenbahnmuseum-koetzschau.de.
- Saisonstart bei der Industriebahn Schiefergrubenmuseum Obermartelingen, Haut-Martelang, Luxembourg. Tel. 0035 (2691) 710661, www.ardoise.lu.
- Dixie, Dampf und Dackel bei der Traditionsbahn Radebeul, Tel. (0351) 2134461, www.traditionsbahn-radebeul.de.
- Ausstellungeröffnung: Die Dampflokzeit in Schwaben, von 10 bis 17 Uhr, Tel. (0821) 450447-100, www.bahnpark-augsburg.eu.
- Pendelfahrten auf der Wisentatalbahn, Tel. (0170) 1863816, www.wisentatalbahn.
- Fahrtag der Gartenbahnanlage in Radebeul, An der Jägermühle, 200 Meter oberhalb des Hp. Weißes Roß, www.minibahnclub-dresden.de.
- Fahrradexpress ins Kinzig- u. Renchtal, Tel. (0741) 17470818, www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de.
- Saisonbeginn auf der Albtalbahn Ettlingen - Bad Herrenalb, Tel. (07247) 21230, www.uef-dampf.de.
- Saisonbeginn auf der Museumsbahn Bremerhaven - Bad Bederkesa, Tel. (04745) 7169, www.museumsbahn-bremerhaven-bederkesa.de.
- Saisonbeginn auf der Härtsfeld-Museumsbahn, Tel. (07141) 481609, www.hmb-ev.de.
- Fahrten auf der Staudenbahn Gessertshausen - Markt Wald, Tel. (0821) 5886440, www.staudenbahn.de.

Sa 07.05.
- Sonderzug Cottbus - Wroclaw Gl. mit Stadtrundfahrt. Tel. (0355) 3817645, www.lausitzerdampflok club.de.

Sa 07.05. und So 08.05.
- 4. Egelner Bahnhofsfest, Sa 10 - 19 Uhr, So 10 - 16 Uhr, Pendelfahrten, Tel. (039268) 397581, www.nbse-verein.de.
- Saisonstart bei der Erzgebirgischen Aussichtsbahn, Tel.(03774) 509328,www.vse-eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de.
- Maschinenhaustage in Löbau von 10 bis 18 Uhr, Tel. (03585) 219600, www.osef.de.

Sa 07.05. bis Sa 29.10.
- Localbahnmuseum Innsbruck samstags geöff. von 9 Uhr bis 17 Uhr, Tel. 0043 (0)664 1116001,www.tmb.at.

So 08.05.
- Dampflokparallelfahrt Löbau - Görlitz mit 2 x 52, Tel. (03585) 219600, www.osef.de.
- Sonderfahrt Dresden - Löbau, Tel. (03585) 219600, www.osef.de.
- Jubiläumsveranstaltung 135 Jahre Ohratalbahn am Bahnhof Ohrdruf, www.ohratalbahn.de.
- Saisonstart der Chemin de Fer Touristique du Rhin, Tel. (07636) 7170, http://cftr.evolutive.org.

Sa 14.05.
- Tagesexkursion ab Bonn-Beuel nach Waldbröl, Führung zu den Stätten der NS-Geschichte, Tel. (0228) 773355, www.vhs-bonn.de.
- Lokschuppen- und Depotführung in 79400 Kandern, Tel.(07626) 899-0, www.kandertalbahn.de.

Sa 14.05. und So 15.05.
- Schienentrabi-Fahrten im Muldental, Tel.(03774) 509328, www.vse-eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de.
- Bahnhofsfest Schönheide mit Zweizugbetrieb, Tel. (037755) 4303, www.museumsbahn-schoenheide.de.

So 15.05.
- Öffnung des historischen Straßenbahnhofs Leipzig-Möckern, Werkstattführung, 10 - 17 Uhr, Tel. (0341) 3928904, www.strassenbahnmuseum.de.
- Sonderzug mit 52 7596 rund um den Bodensee ab Singen, Tel. (0741) 17470818, www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de.
- Fahrtag der Museumsbahn Bremerhaven - Bad Bederkesa, Tel. (04745) 7169, www.museumsbahn-bremerhaven-bederkesa.de.
- Sonderzug Herkules von Vienenburg nach Kassel mit 52 1360, Tel. (05321) 63710, www.eisenbahnmuseum-vienenburg.de.
- Fahrt zum Oldtimertreffen in Hermannsburg, (04131) 851801, www.heide-express.de.
- Albbähnle unter Dampf. Tel. (07331) 7979, www.uef-dampf.de.

Fr 20.05. bis So 22.05.
- 3-Tages-Fahrt Salzlandexpress ins Erzgebirge mit 52 8177, Tel. (03928) 422983, www.salzland-express.de.

Sa 21.05.
- VT 98-Rothaarexpress ab Bochum und Witten, Tel. (02841) 537216, www.dgeg.de.
- Güterzugdampf auf der Preßnitztalbahn, Tel. (037343) 80807, www.pressnitztalbahn.

So 22.05.
- Saisonbeginn auf der Oleftalbahn Kall - Hellenthal, Tel. (02445) 8022, www.oleftalbahn.de.

MODELLBAHN

Dauerausstellungen
- www.miniatur-wunderland.de, Hamburg, Kehrwieder 2, tägl. 9.30 - 18, Di bis 21 Uhr, Sa 8 - 21, So 8.30 - 20 Uhr.
- www.miniaturelbtalbahn.de in 01824 Königstein, Schandauer Str. 51c, tägl. 10 - 17 Uhr, Tel. (035021) 59218.
- Spur-I-Anlage im Hamburg-Museum, Tel. (040) 314435, www.mehev.de.
- www.loxx-berlin.de, Alexa am Alexanderplatz, tägl. 10 - 20 Uhr.
- www.miniaturwelt-oberhausen.de, Zum Aquarium 2, Tel. (0208) 8848670, Di - Fr 11 - 18, Sa/So 10 - 18 Uhr.
- www.modellbahnland-erzgebirge.de in 09488 Wiesenbad OT Schönfeld, Tel. (03733) 596357, Di - So 10 - 17 Uhr.
- www.modellbundesbahn.de in Bad Driburg, Güter-Bf., Do - So 11 - 18 Uhr.
- www.modellbahn-wiehe.de, täglich 10 - 18 Uhr, Tel. (034672) 83630.
- www.eisenbahnwelten-rathen.de, Elbweg 10, tägl.10 - 18 Uhr, Tel. (035021) 59428.
- www.verkehrsmuseum-dresden.de, Di - So 10 - 17 Uhr, Modellbahnvorführung Mi u. Sa 10.45, 13.45, 15.45 Uhr.
- www.lokland.de in 95152 Selbitz, Hofer Str. 14, jew. So 12 - 17 Uhr
- www.modellbahn-fehmarn.com in 23769 Fehmarn, tägl. 10 - 18 Uhr.
- www.sambahn.com in 53840 Troisdorf, Kölner Str. 2 (FORUM), Sa 11 - 17 Uhr.
- www.modelleisenbahnland-oderwitz.de in 02791 Niederoderwitz, Kirchstr. 8, Sa/So 11 - 17 Uhr, Tel. (035842) 26996.
- www.bahnmuseum.at in A-2571 Altenmarkt, nach Voranmeldung.
- www.railzminiworld.com in NL-Rotterdam, Weena 745 (5 Min. von R-Centraal), Mi/Do 12 - 17, Fr - So 10 - 17 Uhr, in den Ferien auch Mo / Di 12 - 17 Uhr.
- Straßenbahn und Bus im Modell in 01829 Stadt Wehlen, Pirnaer Str. 174b, Fr 12 - 18, Sa/So 10 - 18 Uhr, Tel. (0172) 3509035.

Sa 16.04.
- Börse in 06886 Lutherstadt-Wittenberg, Pferdestall, Neustr.10, von 10 - 14 Uhr, Tel. (034905) 21419, www.eisenbahnverein-wittenberg.de.

Sa 16.04. und So 17.04.
- Ausstellung in 96515 Sonneberg, Sonneberger Modellbahnland, Bahnhofstraße, von 13 - 18 Uhr, Tel. (0160) 7636656.

So 17.04.
- Ausstellung in 63825 Schöllkrippen, Am Sportgelände 5, von 10 - 17 Uhr, Tel. (06022) 5938, www.efkahlgrund.de.
- Ausstellung und Tauschbörse in 53474 Bad Neuenahr-Ahrweiler, Gemeindesaal der Kirchengemeinde St. Pius, 10 - 17 Uhr, www.mef-aw.de.

Sa 23.04.
- Tag der offenen Tür bei den Modellbahnern Pro Sport Berlin 24 e.V. von 11 - 17 Uhr, Tel. (0151) 15926664.
- Ausstellung in 96515 Sonneberg, Sonneberger Modellbahnland, Bahnhofstraße von 13 - 18 Uhr, Tel. (0160) 7636656.

Sa 23.04. und So 24.04.
- Ausstellung in 07973 Greiz, Plauensche Str. 2b, Greiz-Rothenthal, von 10 - 18 Uhr, TT-Freunde Greiz, Tel. (03661) 456276.

So 01.05.
- Ausstellung in 63825 Schöllkrippen, Am Sportgelände 5, von 10 - 17 Uhr, Tel. (06022) 5938, www.efkahlgrund.de.
- Ausstellung und Börse in 04435 Schkeuditz, Historisches Straßenbahndepot, Rathausplatz 11, von 9.30 - 16 Uhr, Tel. (034204) 62183, www.ig-modellbahn-schkeuditz.de.

Sa 07.05. und So 08.05.
- Ausstellung Lok Land in 95197 Selbitz, Hofer Str. 14, Tel. (09252) 92294.
- Ausstellung und Lasercut-Seminar in 42287 Wuppertal, Königsberger Straße 1, Sa von 10 - 18 Uhr, So von 11 bis 17 Uhr, Tel. (0202) 698847-50, www.modellwelt-wuppertal.de.

Sa 14.05. und So 15.05.
- Ausstellung in Antwerpen, Vorort Merksem, Belgien. Tel. 0032(3)647382.
- Tag der offenen Tür in 55435 Gau-Algesheim, Albert-Einstein-Straße 4, von 9 bis 18 Uhr, Tel. (06725) 308211, www.modellanlagenbau.de.

So 15.05.
- Börse in 90513 Zirndorf, Volkhardtstraße 33, Tel. (09103) 2750.

Sa 21.05. und So 22.05.
- Ausstellung in 98574 Schmalkalden, Kanonenweg 14, Sa von 10 - 18 Uhr, So von 10 - 17 Uhr, Tel. (0172) 3478912, www.modelleisenbahn-club-mittelschmalkalden.de.

Ankündigungen in der Rubrik **„Termine und Treffpunkte"** können wir nur berücksichtigen, wenn diese spätestens fünf Wochen vor dem Erscheinungsdatum des Heftes vorliegen. Alle Informationen beruhen auf Angaben der Veranstalter oder eingesandten Hinweisen, die Redaktion übernimmt keine Verantwortung für deren Richtigkeit. Die Veröffentlichung ist für private Veranstalter und Vereine kostenlos. Für gewerbliche Veranstalter (Börsen und Auktionen) kann eine Veröffentlichungsgarantie in „Termine und Treffpunkte" nicht gegeben werden. Veranstaltungsankündigungen können auch als **kostenpflichtige Anzeige** geschaltet werden. Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 22 von Januar 2010. Bitte beachten Sie die Anzeigenschlüsse.

TV-Tipps

Alle TV-Termine beruhen auf Angaben der Sender. Änderungen des Programms sind möglich.

▶ **SWR-Eisenbahn-Romantik: Die nächste neue Sendung folgt in der Sommerstaffel.**

NDR:	Montags, 13.30 Uhr mit einer Folge aus dem Archiv.
HR:	Dienstags, 15.30 Uhr mit einer Folge aus dem Archiv.
MDR:	Freitags, 15.30 Uhr mit einer Folge aus dem Archiv.
RBB:	Samstags, 16.10 Uhr mit einer Folge aus dem Archiv.

Modellbahn Aktuell

MÄRKLIN ▸ *Schnelle Franzosen in H0 – Thalys und TGV POS*


Der Hochgeschwindigkeitszug Thalys im Maßstab 1:87 erscheint als vierteilige Grundgarnitur.

Der im Maßstab 1:87 umgesetzte Hochgeschwindigkeitszug Thalys PBKA (Paris – Brüssel – Köln – Amsterdam) ergänzt nun das Märklin-Sortiment. Zur 101 Zentimeter langen Grundgarnitur in aktueller Farbgebung mit dem markanten Logo gehören zwei motorisierte Triebköpfe, ausgerüstet mit je zwei SNCF-Stromabnehmern, und die beiden Übergangswagen R1/R8 (1./2. Klasse und 2. Klasse). Wie schon beim TGV POS sind ein Triebkopf und ein Übergangswagen mittels Spezial-Kurzkupplung fest miteinander verbunden.

In der purpurrot-beigen Version aus der Zeit um 1965, mit Einfachlampen und Pfeife, präsentiert sich das H0-Modell des ET 91 01 in einmaliger Serie. Zu den Merkmalen zählen zwei angetriebene Achsen, warmweiße LED, eine dimmbare Innenbeleuchtung und ein Mfx-Decoder für schaltbare Funktionen wie zum Beispiel die Ansage zu einer Ausflugsfahrt.


Gläserner Zug im Betriebszustand um 1965. Das H0-Modell erscheint in einmaliger Auflage.

Für die Baugröße H0 erscheint eine von Maffei, München, gebaute badische IV h der Großherzoglich-Badischen Staatseisenbahn. Das in einmaliger Serie aufgelegte Modell gibt den Betriebszustand um 1920 wieder.

Mit dem dreiteiligen IC-Schnellzugwagen-Set existieren nun weitere H0-Modelle, mit denen sich der Intercity 511 „Van Beethoven" Dortmund – München vorbildgetreu nachbilden lässt. Die Packung enthält einen Abteilwagen Avmz 111.0 der 1. Klasse, einen 1.-Klasse-Großraumwagen Apmz 121.2 und einen Speisewagen WRmh 132. Das Set gibt den Betriebszustand vom Sommer 1985 wieder. Zu den Ausstattungsmerkmalen zählen die vorbildgetreuen Zuglaufschilder und typengerecht ausgeführten Drehgestelle mit Scheibenbremsen, Magnetschienenbremse und Schlingerdämpfer. Die Modelle sind für die Aufnahme Strom führender Kupplungen, einer Innenbeleuchtung, eines Schleifers und einer Zugschlussbeleuchtung vorbereitet.

Eine bewegliche Arbeitsbühne und ein Stromabnehmer kennzeichnen die Turmtriebwagen der Deutschen Bahn. Märklin fertigt ein Epoche-V-Modell dieses Fahrzeugs der Baureihe 701 als Sondermodell der Märklin-Händler-Initiative (MHI) in einmaliger Serie. Zur vorbildgerechten Gestaltung des Triebwagens gehören die gelbe Lackierung mit dem Logo der DB AG und der Einholm-Stromabnehmer. Ein Mfx-Digital-Decoder, Soundfunktionen und ein geregelter Hochleistungsantrieb (Softdrive Sinus), der auf zwei Achsen wirkt, sowie ein wartungsfreier Motor in kompakter Bauweise zählen zu den Ausstattungsmerkmalen dieses Modells. Als digital schaltbare Spitzen- und Schlusslichter kommen warmweiße beziehungsweise rote Leuchtdioden zum Einsatz. Info: www.maerklin.de.


H0-Turmtriebwagen der Baureihe 701.


In einmaliger Serie fertigt Märklin eine badische IV h für H0. Die Lok zeigt den Betriebszustand um 1920.

Dreiteiliges Schnellzugwagen-Set in der Baugröße H0 für den Intercity 511 „Van Beethoven" Dortmund – München.



ROCO ▸ *Y-Wagen der MÁV und Railjet*


H0e-Modell eines Personenwagens der Mariazellerbahn in so genannter „Jaffa-Lackierung" der Epoche IV.


H0-Dreierset mit DB-Schwenkdach-Wagen für den Tonerde-Transport.

Mit den hellgrau-blauen Abteilwagen der 1. und 2. Klasse der Bauart Y-B/70 der Ungarischen Staatseisenbahnen (MÁV) liefert Roco Fahrzeuge zur Bildung von Schnell- und Eilzügen der 1980er-Jahre. Die neu konstruierten Epoche-IV-Wagen sind für eine Innenbeleuchtung vorbereitet. Sie verfügen über Normschächte und Kurzkupplungen. Der Economy-Großraumwagen (2. Klasse), ebenfalls eine Formneuheit, ist beim Vorbild Bestandteil des Railjets „Spirit of Germany" der ÖBB. Er besitzt zierliche Übergänge und eine Inneneinrichtung.

In Epoche-IV-Ausführung präsentiert Roco ein Dreierset mit vierachsigen DB-Schwenkdach-Wagen der Bauart Taems, die beim Vorbild im Tonerde-Transport eingesetzt werden. Die Fahrzeuge tragen unterschiedliche Betriebsnummern und sind mit Normschacht und Kurzkupplung ausgestattet.

In der „Jaffa-Lackierung" der Epoche IV zeigt sich der detailreich gestaltete, vierachsige 1./2.-Klasse-Personenwagen der Mariazellerbahn, einer von St. Pölten zum Wallfahrtsort Mariazell führenden Schmalspurbahn, die bis zum Winter 2010 noch zur ÖBB gehörte.



Diese Schiebeplanenwagen für H0 gibt es als Dreier- und Zweierset.

Die beiden Schiebeplanenwagen-Sets enthalten jeweils Fahrzeuge mit unterschiedlichen Betriebsnummern für die Epoche V. Im ersten Set finden sich zwei Wagen der Bauart Shimmns mit blauen Planen und den Logos der Unternehmen Express-Interfracht, European Rail Rent (ERR) sowie Rail Cargo Austria, eingestellt bei den ÖBB. Die beiden grauen Planen des zweiten Sets zeigen das Logo der STEEL-Stahlwaggon AG. Info: www.roco.co.at.


Neu konstruierte MÁV-Wagen der Bauart Y-B-/70 in der Baugröße H0.

Fotos: Eckert

✪ ✪ US-CORNER ✪ ✪ ✪ ✪ ✪ ✪ ✪ ✪ ✪ ✪ ✪ ✪ ✪ ✪ ✪ ✪

Freunde der kanadischen Eisenbahnen aufgepasst: Es gibt Neuheiten aus dem Hause Athearn (rechtes Bild). Unter der Bestellnummer 88815 rollt eine moderne EMD-GP60M der Canadian National (CN) aufs H0-Gleis. Das Außergewöhnliche ist, dass sich Athearn mit dieser Lok ein wenig kreative Freiheit gönnte, denn im Vorbild gab es sie nicht. Lediglich die AT&SF erhielt GP60M mit dem breiten Komfort-/Sicherheits-Führerstand. Gut sieht das EMD-Erzeugnis in den kanadischen Farben in jedem Fall aus. Ein Trinity Covered Hopper der Canadian Pacific (CP) Railway (Best.-Nr.: 89253) ist ebenfalls neu im Athearn-Sortiment wie auch der tiefschwarze 62-Fuß-Kesselwagen der CP (Best.-Nr.: 73790). Athearn-Produkte importiert der deutsche Zubehörhersteller Noch (www.noch.de). Für die N-Bahner bietet Atlas (unteres Bild) eine neue Cupola Caboose der Milwaukee Road an. Das Modell (Best.-Nr.: 35563) erscheint in der preiswerten Trainman-Serie und besitzt keine eingesetzten Scheiben. Im regulären N-Programm gibt es einen neuen historischen Kesselwagen in der Lackierung der Anchor Petroleum Co. Der Vierachser (Best.-Nr.: 43372) besticht dank einer sehr schönen und feinen Detaillierung. Atlas-Produkte sind bei zahlreichen auf US-Modellbahnen spezialisierten Händlern erhältlich.



Fotos: Rainer Albrecht



Modellbahn Aktuell

HAPO ▸ *Dampfdrehscheibe für H0e*

Vom Landsberger Kleinserienhersteller H. Poitner erscheint das H0e-Modell einer Dampfdrehscheibe mit sechs Metern Durchmesser. Es eignet sich zur vorbildgerechten Ausstattung von Feld- und Schmalspurbahnen. Die Bühnenlänge beträgt sieben Zentimeter. Das mit Messing und einer Holzbeplankung abgedeckte Modell ist mit oder ohne Antrieb erhältlich. Dasselbe gilt für die 18-Meter-Drehscheibe mit 11,5 Zentimetern Bühnenlänge und Blechabdeckung, die für die Baugröße N gefertigt wird. Info: HAPO/H. Poitner, Tel. 08246-1552, Fax 08246-1431.



Foto: HAPO

ALWINS MINIATUREN ▸ *Scheune mit Reetdach*

Aus farbigem Karton bestehen die gelaserten Bausätze von Alwin Freitag, so auch das neue Modell einer Bargscheune in 1:87. Das Gebäude mit den Grundmaßen 202 x 146 Zentimeter wird samt vormontiertem Reetdach ausgeliefert und kann passenderweise neben dem Krempermarsch-Bauernhaus desselben Herstellers platziert werden. Es eignet sich auch gut zur Einzelaufstellung als Feldscheune. Info: www.alwinsminiaturen.de.



Foto: Alwins Miniaturen

WIKING ▸ *Fahrzeuge für N und H0*

Im Maßstab 1:160 ergänzen ein Hinterkipper-Sattelzug der Marke Mercedes Benz sowie zwei Wohnwagen-Gespanne mit ein- und zweiachsigem Anhänger das Sortiment. Für die Baugröße H0 gibt es den Pick-up VW Amarok in der Ausführung „deep black perleffect“ und den VW Touareg GP als Polizei-Einsatzfahrzeug für die Kampfmittelbeseitigung. Einen farbenfrohen Kofferauflieger besitzt der MB-Actros-Sattelzug „Haribo“, der ebenfalls in 1:87 produziert wird. Anlässlich des 90-jährigen Bestehens der bekannten Fruchtgummi-Marke ist der Auflieger des Fahrzeugs mit einem Gummibären-Motiv verziert. Info: www.wiking.de.



TRÖGER ▸ *Neubaudrehgestell Harz*

Als Neuheit der Firma Tröger Modellbahnbeschriftung, die auf Zubehör der Spur II und IIm spezialisiert ist, erscheint das Neubaudrehgestell Harz mit 85-Millimeter-Deichsel als Weißmetall-Bausatz mit 48 Einzelteilen inklusive Bauanleitung. Die zusammengebauten Drehgestelle nehmen handelsübliche (um zwei Millimeter gekürzte) Achsen und Kupplungen auf. Info: www.troeger-2m.de.



Foto: Tröger

FLEISCHMANN ▸ *065 014 – Neubau-Tenderlok der DB*

Für den Vorortverkehr in Ballungsräumen beschaffte die junge Deutsche Bundesbahn Anfang der 1950er-Jahre Tenderlokomotiven der Bauart 1'D2'. Insbesondere von den Bahnbetriebswerken Darmstadt und Weinheim aus beförderten diese Maschinen noch in Epoche IV Personen- und auch Nahgüterzüge. Das gut 450 Gramm schwere H0-Gleichstrom-Modell der 065 014 von Fleischmann gibt den Betriebszustand dieser späten Einsatzzeit wieder. Es verfügt über eine Schnittstelle, einen Normschacht und vier angetriebene Achsen, eine davon ist mit Haftreifen bestückt. Info: www.fleischmann.de.



ARNOLD ▸ *Güterwagen in 1:160*



Arnold bereichert den Güterwagenpark der N-Bahner mit verschiedenen Modellen. Zum einen erscheint ein Containertragwagen der Bauart Sgjs 716 der DB, der mit zwei Containern des Logistikunternehmens Bertschi AG aus dem schweizerischen Dürrenäsch beladen ist. Die beiden jeweils 13,9 Zentimeter langen Fahrzeuge repräsentieren die Epoche V/VI. Hinzu kommt ein gedeckter Güterwagen der Bauart Gbs 252 der DR für die Epoche IV. Er misst 9,5 Zentimeter und verfügt über einen NEM-Normschacht mit Kulissenführung, ein Merkmal, das sich auch bei den GATX-Gaskesselwagen mit Sonnenschutzdach findet, die den Modellbahnern in einem Zweierset als Epoche-V-Fahrzeuge angeboten werden.



Fotos: Eckert

Neben den genannten Güterwagen-Modellen ergänzt auch ein Turmtriebwagen der Baureihe 702 in gelber Bundesbahnausführung die Neuheitenpalette. Das 9,5 Zentimeter lange Epoche-IV-Fahrzeug mit Metallfahrgestell besitzt eine NEM-Schnittstelle. Die Arbeitsplattform und der Prüfstromabnehmer lassen sich jeweils bewegen. Info: www.hornbyinternational.com.

Modellbahn Aktuell

Im Rückspiegel entdeckt

VOR 35 JAHREN: *Hintergrundgestaltung einer Anlage*



☐ Mit der Gestaltung von Anlagenhintergründen befasste sich der MEB bereits schon einmal in der Ausgabe 5 im Jahr 1976. Die beiden Autoren stellten damals fest, dass die Mehrzahl der Anlagen noch nicht mit einem Anlagenhintergrund ausgestattet waren. Viele schöne Anlagen hätten trotz Ihres Detailreichtums und der liebevollen Ausgestaltung der Landschaft sowie Ihrer technischen Raffinessen keine oder eine schlechte optische Wirkung auf den Betrachter. Der Leser wird daher gewarnt, in der Phase des Aufbaus der Gleisanlage mehr Zeit als unbedingt dafür erforderlich sinnlos zu vertun und mit dem Spielen zu beginnen. Die Zeit lasse sich besser und viel nutzbringender für eine Hintergrundgestaltung verwenden. Anschließend werden den Lesern verschiedene Methoden vorgestellt, wie man zu einem Hintergrund für die Heimanlage gelangt. Empfohlen wird die Verwendung einer unifarbenen Tapete in Blautönen als Hintergrund. Sollte dies nicht möglich sein, gäbe es auch fertige Anlagenhintergründe bei der Firma VEB Mamos in Marienberg zu kaufen. Als letzte Möglichkeit wird darauf hingewiesen, dass ein Hintergrund auch aus zahlreichen farbigen Illustrierten und Reiseprospekten zusammengestellt werden kann.

MESSE KARLSRUHE

Faszination Modellbau in der Fächerstadt

☐ Am 27. März 2011 ging in Karlsruhe die 17. Messe Faszination Modellbau erfolgreich zu Ende und konnte auch in diesem Jahr wieder tausende Besucher für die Modelleisenbahn begeistern, davon auffallend viele Jugendliche und Kinder. Die großen Hersteller sowie auch zahlreiche Kleinserienanbieter stellten ihre Produkte und Trends in der „dm-Arena“ vor. Eine Bereicherung waren die Schauanlagen, die viele Gelegenheiten zum Schauen, Staunen, Fachsimpeln und Ideensammeln boten. Während die Besucherzahlen in den ersten Tagen gefühlsmäßig deutlich geringer waren als 2010, waren die Messehallen am Wochenende trotz des warmen, frühlingshaften Wetters wieder gut gefüllt. Ebenfalls in der „dm-Arena“ fand der Privat-Anlagen-Wettbewerb statt. Zahlreiche Vereine zeigten außerdem ihre großen Clubanlagen in den verschiedenen Spurweiten. Auch die echten Eisenbahnen in Form der Museumsbahnen informierten die Besucher über ihre Aktivitäten während der Wintersaison und den nun anstehenden Fahrtagen. Die Aktiven vom Verein Treffpunkt Schienennahverkehr Karlsruhe e. V. boten am Samstag sogar Zubringerfahrten mit historischen Straßenbahnen zwischen Hauptbahnhof und Messegelände an. Besonders dicht umringt war übrigens die Anlage des Modellbau- und Eisenbahnclubs Werkstatt 87, die die Besucher fast magnetisch anzog. *kf*



Viele Anlagendetails bekamen die interessierten Besucher zu Gesicht.



Am letzten Messetag waren die Karlsruher Messehallen zur Freude der Aussteller wieder sehr gut gefüllt.

Foto: Fleischer



Ein großes Bahnbetriebswerk zog die Besucher unwiderstehlich in seinen Bann.



Fahrende Züge faszinieten vor allem die jüngeren Besucher der Messe, die in Scharen vorhanden waren.

Fotos (3): Wagner

ROCO

Schwarzer Schwan 10 001 für H0-Bahner

☐ Die Neubau-Dampflok 10 001 im Ablieferungszustand der späten 1950ier-Jahre kommt von der Modelleisenbahn München GmbH unter der Marke Roco auf den Markt. Von dieser Baureihe gab es nur zwei Maschinen, die 1957 von Krupp an die Deutsche Bundesbahn ausgeliefert wurden. Sie sollten die Maschinen der Baureihe 01.10 ersetzen. Die 10 001 wurde mit einer Kohlehauptfeuerung mit Ölzusatzfeuerung ausgeliefert, während die Schwestermaschine 10 002 gleich von Anfang an eine Ölhauptfeuerung hatte. Das Modell fährt natürlich mit Strom, ist aber erstmals mit einem dynamischen Dampfsystem ausgerüstet, das dafür sorgt, dass der Dampf am Kamin und auch an den Zylindern austritt. Die Lok besitzt Metallradsätze und ist als Digitallok mit vielen separat schaltbaren Sound- und Lichteffekten ausgestattet. Die Maschine mit dem Spitznamen Schwarzer Schwan erscheint in Gleich- und Wechselstrom, wobei den Gleichstrombahnern auch eine Variante ohne Sound und dynamischen Dampf angeboten wird, was rund 200 Euro günstiger sein wird als die Premiumvariante. Wechselstrombahner müssen zumindest vorläufig auf die nicht unwesentlich teurere Version zurückgreifen, wenn sie die letzte große Dampflokentwicklung für die Deutsche Bundesbahn auf ihrer heimischen Modellbahnanlage einsetzen wollen. Das Vorbild des Roco-Modells kann man übrigens im Deutschen Dampflokomotiv-Museum Neuenmarkt-Wirsberg besichtigen. Ein ausführlicher Test dieses Schnellzuglokmodells erscheint in der nächsten Ausgabe des MODELLEISENBAHNER. Info: www.roco.cc.



Foto: Kutter

Eine gute Figur macht die neue Schnellzuglok 10 001 von Roco auf jeden Fall.

EX-ROCO-GESCHÄFTSFÜHRER

Rechtskräftiges Urteil gegen Peter Maegdefrau

☐ 26 Monate Haft, davon vier ohne Bewährung: In zweiter Instanz wurde Peter Maegdefrau, Ex-Roco-Geschäftsführer, der betrügerischen Krida schuldig befunden. Das Oberlandesgericht Linz sah es als erwiesen an, dass Maegdefrau Gläubiger durch die Verringerung des Firmenvermögens geschädigt habe, indem er 77000 Euro auf sein Privatkonto transferierte. Außerdem wurde dem früheren Roco-Chef vorgeworfen, noch am Tage der Konkurseröffnung freilich vergeblich versucht zu haben, weitere 94000 Euro umzubuchen. Das Urteil ist rechtskräftig.

In erster Instanz war Maegdefrau zu 20 Monaten Haft auf Bewährung verurteilt worden, dabei aber bereits vom Vorwurf der Verantwortung für die Roco-Insolvenz freigesprochen worden. Nur gegen die Bewährungsstrafe hatte die Staatsanwaltschaft Berufung eingelegt.

Ein von Maegdefrau daraufhin angestrengtes Schadenersatzverfahren gegen den Raiffeisenverband Salzburg, Streithöhe 38,9 Millionen Euro, wurde zwischenzeitlich per Versäumnisurteil eingestellt, da der Kläger die Prozesskosten nicht aufbringen konnte. Stattdessen kündigte Maegdefrau nun Strafanzeigen in Deutschland gegen die damaligen Raiffeisen-Vorstandsmitglieder an.



MESSE-KALENDER

13. BIS 17. APRIL 2011:	15. BIS 17. APRIL 2011:	30. SEPT. BIS 3. OKT. 2011:
Intermodellbau, Dortmund, Westfalenhallen.	Model Expo, Helsinki, Messe.	Modell, Hobby, Spiel Leipzig, Neue Messe

Impressum

MODELLEISENBAHNER
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-240

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

REDAKTION
Stefan Alkofer, Klaus Eckert, Olaf Haensch, Korbinian Fleischer, Michael Robert Gauß, Michael Siemens
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

GRAFISCHE GESTALTUNG
Snezana Dejanovic,
Kaj Ritter, Klaus Eckert

ANZEIGEN
Elke Albrecht, Telefon (08141) 53481-151,
Fax (08141) 53481-200, e.albrecht@vgbahn.de
Evelyn Freimann, Telefon (08141) 53481-152,
Fax (08141) 53481-150, e.freimann@vgbahn.de
Bettina Rust, Telefon (08141) 53481-153,
Fax (08141) 53481-160, rust@vgbahn.de
E-Mail: anzeigen@vgbahn.de
Anzeigenpreisliste Nr. 22, ab 1.1.2010,
Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, Lars Brüggemann, Joachim Bügel, Jörg Chocholaty, Dirk Endisch, Matthias Fröhlich, Stefan Groß, Peter Grundmann, Peter Haslebner, Helmut Heiderich, Jörg Hajt, Frank Heilmann, Falk Helfinger, Marcus Henschel, David Hruza, Michael Hubrich, Georg Kerber, Steffen Kloseck, Axel Mehnert, Ralf Reinmuth, Dirk Rohde, Christoph Romann, Armin Schmutz, Andreas Stirl, Markus Tiedtke, Roland Wirtz, Burkhard Wollny, Christian Zellweger

ABONNENTEN-SERVICE
MZV direkt GmbH & Co. KG
Postfach 10 41 39, 40032 Düsseldorf
Telefon 0211/690789985
Fax 0211/69078970
E-Mail: modelleisenbahner@mzv-direkt.de

EINZELHEFTBESTELLUNG
VGB Verlagsgruppe Bahn, Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0
Fax (08141) 53481-100
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Preis des Einzelheftes: 3,90 €
Jahres-Abonnement
Inland: Kleines Abonnement 45,40 €
Großes Abonnement 62,- €
Schweiz: Kleines Abonnement 93,20 sFr
Großes Abonnement 127,10 sFr
EU-Länder: 56,60 €
Andere europäische Länder: 63,60 €
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus, Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
Dierichs Druck+Media GmbH & Co. KG,
Frankfurter Straße 168, 34121 Kassel

VERTRIEB
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim
Postfach 1232, 85702 Unterschleißheim
Telefon (089) 319 06 - 0, Fax (089) 319 06 - 113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de

Bankverbindung:
Deutschland: Deutsche Bank Essen,
Konto 286 011 200, BLZ 360 700 50,
IBAN DE 89360700500286011200,
Swift-Code DEUTDEDEXXX
Schweiz: PTT Zürich , Konto 807 656 60
Österreich: PSK Wien, Konto 920 171 28 , BLZ 60000

Der MODELLEISENBAHNER gehört zur
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-200
Geschäftsführung
Werner Reinert, Horst Wehner
ISSN 0026-7422

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

Vorschau

Das Juni-Heft erscheint am
18. Mai
bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Mittwoch



Foto: Gauß

MECKLENBURG-RASTERBAUWEISE

Mit Auhagens TT-Modell des Vorbildbahnhofs Wittenburg befasst sich Michael Robert Gauß.



Foto: Ralf Göhl

ZWANGSHALT

Ein Schlag, ein Knall: 1977 warf die heutige Museumslokomotive 01 519 die rechte Treibstange ab.



Foto: Emersleben

BAHNKNOTEN IM WANDEL

Kaum ein Hauptbahnhof erfuhr so viele Veränderungen wie der Leipziger, bewahrte aber seinen Charakter und behielt seine Bedeutung.

Außerdem

Auf hohen Rädern

Einst für Versuchsfahrten entwickelt, erfreut die inzwischen 50-jährige Schnellfahrlok 18 201 auch heute noch ihre zahlreichen Freunde aus aller Welt.

Keine Frühjahrsmüdigkeit

Auf den Modellbahn- und -baumessen des noch jungen Jahres herrschte bereits Hochbetrieb. Da bildete die Dortmunder Intermodellbau 2011 keine Ausnahme.

Radwegplanung vom Tisch

Nach über einem Jahr Stillstand nimmt der Touristikverkehr auf der Bahnstrecke von Schönberg nach Schleiz-West wieder mit Ferkeltaxen Fahrt auf.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.



Foto: Hajt

MINICLUB-FASZINATION

Eine klassische Heimanlage, die tagsüber unter Ablageflächen schlummert, hat Theodor Knüppel gebaut. Er schwört auf die Z-Spur.



Foto: Klaus Eckert

GRENZÜBERGREIFEND

Eine Reise wert: Die Summerauer Bahn Linz – Budweis folgte Pferdestärken nach.

Weit mehr als 10 000 Zuschauer:

Modell Bahn TV



- Profi-Tipps
- Tolle Anlagen
- Neuheiten
- Blicke hinter die Kulissen
- Technik
- Digital
- Modellbahn-Werkstatt u.v.m.

Laufzeit je ca. 50 Minuten

NEU! Soeben erschienen:

Ausgabe 16 – die Themen:



Exklusiv aus Nürnberg: Die schönsten Messedioramen

Brandaktuelle Neuheiten: Märklin (232), Roco (V 200), Brawa (Ferkeltaxe), Brekina (MAN-Schienenbus) u.v.m.

Traumanlage: Bundesbahn an der DDR-Grenze

- Werkstatt: Fahrweg für Faller-Carsystem
- Ferientipp: Modellbahnparadies Faak (Kärnten)

Best.-Nr. 7516 nur 14,80 €

Mehr MobaTV (inkl. Infos zu allen lieferbaren Ausgaben) unter ***www.modellbahn-tv.de***

Im Detail:

Ausgabe 13 – die Themen:
Traumanlagen: Seiffen im Erzgebirge • Bahnparadies Schweiz: 100 Jahre Bernina-Bahn • Neuheitenschau: Märklin, Auhagen, Tillig, Hobbytrain • Aktuell: Inside Märklin • Werkstatt: E-Lok-Alterung • Reisetipp: Modellbahnwelten im Elbtal

Best.-Nr. 7513 nur 14,80 €

Ausgabe 14 – die Themen:
Super-Modellbahnen: NOHAB-Nasen und Schwedenhappen, Chemiewerk in H0, Bergbahn in N • Reportage: Zu Gast bei Vollmer • Messe Leipzig: Die schönsten Dioramen • Geburtstag: 125 Jahre Auhagen • Neuheitenschau: Märklin, Roco, Trix, Preiser, Vollmer, Noch

Best.-Nr. 7514 nur 14,80 €

Ausgabe 15 – die Themen:
Mymocom: Das große Internet-portal • Neuheitenschau: Märklin (ET 91), Roco (ICN, TRAXX), Tillig (TT), Wiking • Super-Messe Köln: Faszinierende Anlagen, tolle Fahrzeuge • Hinter den Kulissen: Lasercut von Joswood • Werkstatt: Feuerwehr für Carsystem

Best.-Nr. 7515 nur 14,80 €

Weitere Filme von Modellbahn TV



Modellbahn TV Spezial 1 Anlagenträume

55 Minuten
Best.-Nr. 7700
14,80 €



Modellbahn TV 13

50 Minuten
Best.-Nr. 7513
14,80 €



Modellbahn TV 14

54 Minuten
Best.-Nr. 7514
14,80 €



Modellbahn TV 15

52 Minuten
Best.-Nr. 7515
14,80 €

Bestellen Sie noch heute bei:
RioGrande-Bestellservice • Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/53481-0 • Fax 08141/53481-100 • E-Mail bestellung@vgbahn.de
www.modellbahn-tv.de • www.riogrande.de • www.vgbahn.de

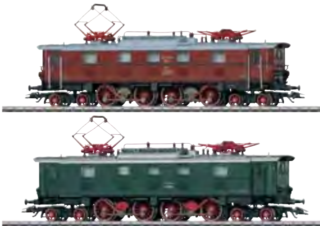
- Versandkostenpauschale Inland € 3,-, EU-Ausland und Schweiz € 5,-, übriges Ausland € 9,-, versandkostenfreie Lieferung im Inland ab € 40,- Bestellwert.
- Umtausch von Videos, DVDs und CD-ROMs nur originalverschweißt.
- Bei Bankeinzug gibt's 3% Skonto.
- Es gelten unsere allgemeinen Geschäftsbedingungen.

märklin
HO

Aktionszeitraum: 15.4.-31.5.2011

Wir schenken Ihnen die 19% Mehrwertsteuer.*

Bares Geld für Ihr schönstes Hobby.





€ 479,95

37525 E-Lok Doppelpackung.
Vorbild: 2 unterschiedliche Ausführungen. Als BR EP5 in rotbrauner Grundfarbgebung (im Betriebszustand um 1927) und in grüner Grundfarbgebung als BR E 52 (Betriebszustand um 1956).
Einmalige Serie. ~~€ 399,95~~
je Lok **€ 159,95**



€ 219,95

26558 Schwerer Güterzug „Stahlröhren".
Vorbild: Ganzzug für Massengüter der Deutschen Bundesbahn (DB). Schwere Güterzug-Dampflokomotive Baureihe 44 mit Kohlefeuerung und Witte-Windleitblechen. Rungewagen Bauart Kbs, beladen mit Stahlröhren.
Einmalige Serie. ~~€ 599,95~~

37483 Elektrolokomotive.
Vorbild: E 70.2 der Deutschen Bundesbahn (DB) – ehemalige Reihe EG 2 x 2/2 der Königlich Bayerischen Staatsbahn (K.Bay.Sts.B.).
~~€ 299,95~~

€ 239,95



39140 Elektrolokomotive.
Vorbild: Baureihe E 40 der Deutschen Bundesbahn (DB). Güterzuglokomotive in chromoxid-grüner Grundfarbgebung. Mit umlaufender Regenrinne, Schweiger-Lüftern mit waagerechten Lamellen und 3 Stirnlampen. Betriebszustand ca. 1965.
~~€ 279,95~~

26559 Nebenbahn-Personenzug.
Vorbild: Bayerischer Nebenbahn-Zug im Betriebszustand der frühen Epoche III, um 1953. Der Zug besteht aus der Baureihe 98.3 („Glaskasten"), 1 Güterwagen Bauart G10 Kassel, 1 Postwagen und 1 Lokalbahnwagen LC der Deutschen Bundesbahn (DB). Gesamtlänge des Zuges über Puffer 44,5 cm. ~~€ 299,95~~

€ 239,95





je Wagen-Paar **€ 39,95**

00795 Set mit 12 Wagen-Paaren im Display „Umbauwagen".
Vorbild: 12 Personenwagen-Paare aus 3-achsigen Umbauwagen der Deutschen Bundesbahn (DB). Umbauwagen-Paar 1./2. Klasse AB3yg 756 und 2. Klasse B3yge 761, Umbauwagen-Paar 2. Klasse B3yge 761 und Umbauwagen-Paar 2. Klasse B3yge 761 und 2. Klasse mit Gepäckraum BD3yge 766. Epoche IV, Ausführung um das Jahr 1970.
~~€ 49,95~~ **je Wagen-Paar**

00792 Display „Personen-Nahverkehr" mit 20 Wagen.
Vorbild: 20 verschiedene 2-achsige Personenwagen der Deutschen Bundesbahn (DB). Einheitswagen „Donnerbüchse" 1./2. Klasse ABi-28, Einheitswagen „Donnerbüchse" 2. Klasse Bi-30, preußische Abteilwagen 2. Klasse B3, Einheits-Abteilwagen 1./2. Klasse AB-21, Einheits-Abteilwagen 2. Klasse Bd-21b, Gepäckwagen Pwi-23 und Gepäckwagen Pwi-30. Betriebszustand Ende 1950er-Jahre.
Einmalige Serie. ~~€ 27,95~~ **je Wagen**

je Wagen **€ 21,95**



39303 Diesellokomotive.
Vorbild: Schwere Großdiesel-Lokomotive Baureihe V 300 der Deutschen Bundesbahn (DB). Mehrzwecklokomotive im Betriebszustand von 1965-1967.
~~€ 399,95~~

€ 319,95



26557 TEE-Schnellzug „Bavaria".
Vorbild: Elektrolokomotive Serie Re 4/4 I der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB). Zweite Bauserie in TEE-Farbgebung für länderübergreifenden Einsatz auf ÖBB- und DB-Netz. 1 TEE-Schnellzug-Abteilwagen Avümh 111 und 1 TEE-Schnellzug-Großraumwagen Apümh 121 der Deutschen Bundesbahn (DB). 1 TEE-Speisewagen WRm der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB). Ausführung als TEE-Zug „Bavaria" im Betriebszustand Frühjahr 1973. Gesamtlänge über Puffer 102 cm. ~~€ 449,95~~

€ 359,95



00794 Display mit 20 Güterwagen „Dresden".
Vorbild: Verschiedene Güterwagen der früheren Austausch-Bauart Gl „Dresden" der Deutschen Bundesbahn (DB). Betriebszustand um 1960.
Einmalige Serie.
~~€ 26,95~~ **je Wagen**



je Wagen **€ 21,50**

26564 Zugpackung „BR 24 + Umbauwagen".
Vorbild: Mehrzweck-Lokomotive Baureihe 24 der Deutschen Bundesbahn (DB) mit Wagner-Windleitblechen. 1 Umbauwagen-Paar 1./2. Klasse AB3yge und 2. Klasse B3yge und 1 Umbauwagen 2. Klasse B4yge. Gesamtlänge über Puffer 72,3 cm.
Einmalige Serie. ~~€ 239,95~~

€ 189,95



Jetzt vormerken: Int. Modellbahnausstellung (IMA) und Märklintage 2011. Das große Familienevent für alle Modellbahn-Freaks: 16. bis 18. September 2011 in Göppingen Infos: www.maerklin.de

* Wir gewähren im angegebenen Zeitraum einen Rabatt in Höhe von 19% auf den regulären Verkaufspreis. Bei allen teilnehmenden Händlern. Die Serienproduktion kann in Details von den abgebildeten Modellen abweichen. Preis-, Daten- und Maßangaben erfolgen ohne Gewähr.

www.maerklin.de